UNIVERSITÉ DE RENNES — FACULTÉ DE DROIT

L'ASSISTANCE HOSTILE
au cours de la Guerre Mondiale

THÈSE POUR LE DOCTORAT

L'acte public sur les matières ci-après
sera présenté et soutenu le 5 *Juillet* 1935
à 15 *heures*

PAR

Jean GAIGNERON JOLLIMON DE MAROLLES
Avocat stagiaire près la Cour de Rennes
Attaché au Parquet Général

JURY :
MM. : LENOAN, *Professeur.*
CAVARÉ, *Professeur, Président.*
ROUSSEAU, *Agrégé.*

RENNES
IMPRIMERIE PROVINCIALE DE L'OUEST
—
1935

L'ASSISTANCE HOSTILE

au cours de la Guerre Mondiale

La Faculté n'entend donner aucune approbation ni improbation aux opinions émises dans les thèses; ces opinions doivent être considérées comme propres à leurs auteurs.

UNIVERSITÉ DE RENNES — FACULTÉ DE DROIT

L'ASSISTANCE HOSTILE
au cours de la Guerre Mondiale

THÈSE POUR LE DOCTORAT

L'acte public sur les matières ci-après sera présenté et soutenu le 5 Juillet 1935 à 15 heures

PAR

Jean GAIGNERON JOLLIMON DE MAROLLES

Avocat stagiaire près la Cour de Rennes

Attaché au Parquet Général

JURY :

MM. : LENOAN, *Professeur.*
CAVARÉ, *Professeur, Président.*
ROUSSEAU, *Agrégé.*

RENNES
IMPRIMERIE PROVINCIALE DE L'OUEST

1935

R. UNIV.
BIBLIOTHEEK
LEIDEN

INTRODUCTION

La période comprise entre la deuxième moitié du XIX^e^ siècle et les premières années du XX^e^ a vu la réunion de nombreuses conférences internationales « pour le maintien de la paix et la réglementation ou l'humanisation de la guerre ». Celles-ci furent également fécondes, puisque nous devons à leurs travaux la déclaration de Paris de 1856, les conventions de Genève de 1864, de La Haye de 1899 et 1907, la déclaration de Londres de 1909.

La guerre de 1914 offrit l'occasion de mettre à l'épreuve la solidité du droit nouvellement élaboré. Quelle déconvenue! Plus rapides que les progrès du droit, les progrès de la science et les perfectionnements de la technique ont permis d'accroître dans une mesure insoupçonnée les moyens de combat. Et ceux-ci ont encore paru insuffisants! A la guerre des armes, rendue déjà si meurtrière, on a joint une guerre économique sans merci, que les populations civiles ont dû subir comme les combattants et qui n'a pas épargné même les pays neutres.

Sur mer, les nécessités de la guerre continentale, aggravées par l'occupation de toute une région industrielle et minière de la France, ont exigé un trafic considérable. Malgré les efforts de l'Allemagne, le contact entre la France et l'Angleterre et les relations de ces deux pays avec l'Amérique ne furent jamais interrompus, pas même en 1917, au moment le plus

critique de la guerre sous-marine. Par contre, tout rapport des empires centraux avec les pays d'outre-mer fut, dès les premiers jours, arrêté. L'Allemagne et l'Autriche possédaient, en fait de navires marchands, 6.200.000 tonnes [1]. En tenant compte des bâtiments capturés ou retenus dans les ports alliés, elles ne disposèrent plus que de 2.200.000 tonnes. Encore ne pouvaient-elles songer à les risquer en haute mer dont la maîtrise appartenait aux flottes de l'Entente (à l'exception de la Baltique). Restaient les neutres qui, avec treize millions de tonnes, possédaient plus du quart du tonnage mondial. Evidemment, l'Allemagne et l'Autriche allaient se tourner vers eux; mais il va de soi que la France et l'Angleterre n'étaient point disposées à laisser leurs adversaires profiter des services des neutres au delà des limites posées par la pratique internationale.

Les rapports maritimes des neutres et belligérants ont toujours constitué un point délicat. Dans le dernier état du droit, les belligérants ont faculté d'user de tous moyens (licites) pour amoindrir leur adversaire, à condition de respecter l'indépendance et la liberté des neutres. Les neutres conservent avec chacun des belligérants de libres relations commerciales, à condition de ne pas favoriser l'un aux dépens de l'autre. Les intérêts en cause paraissent donc difficiles à concilier.

Dans les temps anciens, on ne reconnaissait de droits qu'aux belligérants. A vrai dire, il n'existait pas alors de théorie de la neutralité proprement dite. Cette notion n'est guère apparue qu'au XVIII[e] siècle.

---

(1) D'après L. GUICHARD, *Histoire du Blocus Naval.*

Jusque là, le commerce des neutres sur mer n'était qu'une simple tolérance de la part des belligérants à l'égard des nations pacifiques, accordée le plus souvent au prix de certains avantages (neutralité bienveillante).

La déclaration de Paris de 1856 a posé en principe la liberté de commerce des neutres. Cette liberté est, en soi, absolue et s'entend non seulement au regard des autres puissances neutres (ce qui se comprend) mais à tous les belligérants. Le principe posé, il convient d'ailleurs aussitôt de faire des réserves importantes. Les belligérants n'ont pas, d'un seul coup, renoncé à tous les avantages dont ils avaient jusque là bénéficié. Si, pour les neutres, la liberté est le principe, des exceptions ont été prévues qui la réduisent dans une large part. Les droits de visite et de capture en mer permettent aux belligérants d'exercer sur l'activité des neutres un contrôle efficace; de fait, cette activité se trouve réduite par les théories du blocus, de la contrebande de guerre et de l'assistance hostile.

Le blocus est l'interdiction faite aux neutres par un belligérant d'exercer tout commerce avec le belligérant adverse. Il ferme donc l'accès des côtes ennemies à tout navire marchand. Contrevenir à cette interdiction constitue une violation du blocus.

La déclaration de blocus est soumise, en droit, à des conditions qui en rendent l'emploi peu fréquent [1]. Le transport de contrebande est quelque chose de beaucoup plus courant. Il existe lorsqu'un navire de

(1) Le blocus doit être *effectif* et s'appliquer à tous les neutres.

commerce neutre transporte à destination d'un territoire belligérant des articles de caractère spécifiquement guerrier : armes, munitions, etc... (contrebande absolue); ou encore, à destination même des forces armées, des articles pouvant servir à des fins guerrières tout aussi bien qu'aux besoins usuels : vivres, fourrages, matières premières, etc... (contrebande conditionnelle).

L'ASSISTANCE HOSTILE :

Cette expression bizarre et — il faut le reconnaître — en bon français dépourvue de bon sens, n'est qu'une traduction maladroite de la formule anglaise si expressive : *unneutral service*. En droit international, il y a « assistance hostile » dès lors qu'un neutre rend à un belligérant un service contraire à la neutralité [1].

Prise en elle-même, la formule « assistance hostile » revêt ainsi une large signification. On peut dire, par exemple, qu'en permettant aux troupes d'un belligérant le passage sur son territoire, un Etat neutre prêterait une assistance hostile [2]. Mais le vocabulaire juridique a conféré à cette expression un sens beaucoup plus restreint. Spéciale au droit de la guerre maritime, elle désigne certains actes d'immixtion des particuliers neutres dans les hostilités, autres que les tranports de contrebande ou la violation d'un blocus.

Il ne s'agit donc que d'un service rendu par un navire privé et de simples sujets neutres. Aucune intervention d'un Etat ou de ses agents ne saurait être

---

(1) Bonfils-Fauchille : *Traité de droit international*, t. II, p. 891.

(2) *Ibidem*, p. 658.

envisagée ici. Il y aurait alors violation de neutralité constituant peut-être un *casus belli*, mais non pas une assistance hostile *stricto sensu*.

Réduite dans ces proportions, l'expression « assistance hostile » conserve néanmoins un sens très large encore. Les actes susceptibles d'être compris sous ce vocable sont en effet des plus variés, s'échelonnant depuis un simple service occasionnel jusqu'à une participation effective aux hostilités.

I. — Analyse de la notion d'assistance hostile

Il ne saurait être question de dresser ici une liste des actes d'assistance hostile, mais on peut distinguer parmi ceux-ci trois sortes de faits de nature et gravité différentes :

La ci-devant contrebande par analogie;

Les services de transport;

Et enfin tous autres cas de participation directe aux hostilités.

Cette classification, peut-être un peu systématique en face de la réalité, permettra de mieux saisir ce que renferme la notion complexe d'assistance hostile, en même temps que de suivre dans ses grandes lignes son évolution historique.

I. — La Contrebande par analogie

Ce terme, employé par Hall, Pillet, Nys et l'Institut de Droit international lors de sa session de 1887 n'est plus de mise aujourd'hui. Il désignait certains actes des neutres contraires à leurs devoirs, et, comme le titre l'indique, assez voisins des transports de contrebande sans pouvoir toutefois s'identifier avec eux. Ce

sont les transports de personnes (militaires, agents, etc...) et de dépêches ou nouvelles, effectués au profit d'un belligérant.

Ces sortes de services furent longtemps confondus avec les transports de contrebande eux-mêmes [1]; ce fut un notable progrès que de les en distinguer. La notion de contrebande a toujours compris celle de marchandise : comment y ranger les dépêches et surtout les soldats? Bientôt les auteurs en vinrent à juger le terme de « contrebande par analogie » peu satisfaisant. « Les hommes, remarque Westlake, n'offrent aucune analogie réelle avec la contrebande; ...d'autre part, les dépêches, étant des choses, présentent une analogie réelle avec la contrebande [2]. »

A notre avis, tant que l'on a considéré seulement le simple fait des transports de militaires et de dépêches, on put sans grand inconvénient conserver pour les désigner l'expression « contrebande par analogie ». Analogue, en effet, ne dit pas identique, et l'on ne peut pas ne point reconnaître qu'il n'y ait entre les deux cas un rapprochement à faire. Que le navire transporte des armes ou des soldats qui s'en serviront, ou qu'il transmette les ordres ou renseignements nécessaires à leur action, ce sont là opérations du même genre. Il est à prévoir qu'en ces divers cas la réaction du belligérant lésé sera la même : faire obstacle aux actes ainsi dirigés contre lui.

Cependant, malgré l'analogie constatée, on ne peut manquer d'apercevoir certaines différences assez nota-

(1) Ainsi l'a fait Calvo. Pour plus de détails, se rapporter à la thèse très complète de M. H. Vercken, *De l'assistance hostile dans la guerre maritime* (1911).

(2) *Traité de droit international*, p. 711.

bles entre les transports de troupes ou dépêches et la contrebande. Pour cette dernière, l'un des éléments est constitué par la destination ennemie de la marchandise. Cette destination doit-elle être exigée pour qu'un transport de personnes ou de dépêches soit illicite, ou suffit-il simplement que ce transport soit effectué *dans l'intérêt de l'ennemi?* Il n'y a pas, en effet, coïncidence nécessaire entre les deux hypothèses.

D'autre part, si l'on considère les moyens de défense dont peut user le belligérant lésé ou menacé de l'être, on remarquera que, dans un transport de contrebande, la saisie de la marchandise illicite constituera par elle-même, en même temps qu'un acte de sauvegarde, une sanction qui, dans les cas les moins graves, peut paraître suffisante à l'égard du propriétaire. Au contraire, en cas de transports de personnes ou de dépêches, l'arrestation des unes, la saisie des autres ne constituent en aucune façon une sanction à l'égard du transporteur (qui vraisemblablement se sera fait payer ses services à l'avance). Il n'y a qu'un moyen permettant d'atteindre ce dernier pécuniairement : la confiscation du navire.

On a remarqué surtout que les opérations de contrebande et les actes d'assistance hostile ne présentent point, quant au fond, le même caractère [1]. La contrebande constitue une simple aventure commerciale : ce n'est à tout prendre qu'un acte de commerce ayant pour motif habituel l'intérêt, l'espoir d'un bénéfice dont le neutre n'est pas tenu de prévoir le résultat.

---

(1) Cf. Kleen, *Lois et usages de la neutralité*, I, p. 456; *L'audience, International law*, p. 752; Dupuis, *Le droit de la guerre maritime*, p. 281; Hémery de Goascaradec, *De l'évolution de la nation de contrebande de guerre*, p. 180.

Les transports de troupes et de dépêches sont plutôt des actes de secours direct, frisant de près la violation de neutralité. Ce caractère différent apparaît nettement avec la deuxième catégorie d'actes d'assistance hostile :

II. — Les Services de Transports

Il ne s'agit plus ici d'une assistance occasionnelle et temporaire, mais d'un navire neutre qui s'est placé au service d'un belligérant dans le but d'effectuer certains transports au profit de ce dernier. Le transport n'est plus seulement répréhensible parce qu'il est dirigé contre un belligérant, mais parce qu'il existe un lien contractuel entre l'autre belligérant et le navire; celui-ci se trouve en quelque sorte incorporé dans la flotte ennemie.

Il peut s'agir dès lors d'un transport quelconque aussi bien que d'articles de contrebande, de militaires ou de dépêches. Ce n'est plus le service rendu qui est en cause, mais la situation dans laquelle s'est placé le navire vis-à-vis de l'ennemi. Il en résulte que le navire est condamnable tant qu'il demeure au service de l'ennemi, alors même qu'au moment où il est rencontré en mer il ne se trouve pas engagé dans une opération par elle-même illicite. Avec ce caractère permanent de l'infraction disparaît toute analogie entre la contrebande et l'assistance hostile.

Hautefeuille l'a très justement remarqué, pour lequel tout service de transport est une coopération aux faits de guerre beaucoup plus grave que la contrebande [1]. Kleen est plus affirmatif encore : « On

(1) Hautefeuille : *Les droits et devoirs des neutres en temps de guerre maritime*, t. II., p. 163.

ne saurait considérer comme neutre celui qui, en vertu d'un accord spécial conclu avec l'un des belligérants, l'aiderait avec des transports de choses qui, sans être des articles de contrebande, seraient pourtant, dans la situation présente, aussi nécessaires que de tels articles aux opérations d'une flotte [1]. »

Aussi, écrit Lawrence, « on n'aboutirait qu'à la confusion en essayant d'étudier la nature des actes d'assistance hostile comme s'ils constituaient des faits de contrebande [2] ».

Cette deuxième sorte d'assistance hostile, constituée par des « services de transport », n'est apparue que bien après la première (contrebande par analogie). C'est à Kleen principalement que l'on doit de l'avoir mise en lumière. De nos jours, elle a pris une importance considérable. Les escadres modernes, en effet, ont besoin d'être accompagnées par des navires charbonniers, navires-citernes, navires-ateliers, etc... Ce ne sont là que de simples exemples. « On ne saurait décrire à l'avance tous les modes possibles pour un vaisseau neutre de se transformer en un transport au profit de l'un ou l'autre des belligérants. Le principe de droit est clair : il défend tout ce qui ressemble à une participation à la guerre. L'application doit en être faite à chaque cas nouveau qui se présente [3] ».

III. — Participation directe aux Hostilités

Jusqu'ici, l'assistance hostile nous est apparue comme une certaine immixtion dans les hostilités,

(1) Kleen, *op. cit.*, I, p. 470.

(2) *Les principes du droit international*, chap. III, § 266, p. 753.

(3) Lauwrence, *op. cit.*, p. 621, § 282.

comme une participation indirecte à la guerre. Il ne paraît pas que cette nation puisse rationnellement être étendue aux cas de participation directe aux hostilités. Elle doit s'arrêter là où commence l'acte de guerre véritable.

Mais qu'est-ce au juste qu'une « participation directe aux hostilités » ? On songe immédiatement au navire neutre prenant part à un combat. En réalité, il est bien d'autres façons pour un neutre de participer aux opérations militaires d'un belligérant. Un simple bateau de pêche peut indiquer le passage à une flotte, poser des mines ou en lever, se prêter aux manœuvres des torpilleurs, pratiquer des reconnaissances, intercepter des câblogrammes, etc., etc... Dans tous ces cas, et bien d'autres que l'on peut imaginer, la conduite du navire n'est-elle qu'une simple assistance « hostile » ? Nous y verrions plutôt un acte de guerre véritable. Telle est l'opinion de Lawrence [1], et actuellement de la plupart des auteurs. Le navire neutre serait alors un belligérant irrégulier.

A vrai dire, il est assez difficile de savoir où finit l'acte d'assistance hostile et où commence l'acte de guerre proprement dit. Cela tient pour beaucoup aux circonstances. Théoriquement, croyons-nous, on pourrait distinguer, d'une part l'assistance prêtée à un belligérant (ex. : relevage, dragage de mines), et de l'autre l'acte d'hostilité nettement dirigé contre son adversaire (ex. : mouillage de mines). Enfin, partant du caractère mixte d'un acte d'assistance hostile (à la fois acte de guerre et acte de commerce), on pourrait considérer si le service rendu est de ceux qu'est

(1) Op. cit., p. 758.

destiné à rendre un navire de commerce. Tout service de transport rentre dans cette catégorie. Au contraire, la pose des mines, les services d'éclairage ou de reconnaissance, actes spécifiquement hostiles, ne sont point de l'activité normale d'un navire de commerce.

Ainsi envisagée, l'assistance hostile serait à rapprocher de la participation effective à la guerre bien plus que de la simple contrebande (contrebande par analogie). Notion essentiellement souple, elle présente, suivant les cas, le caractère d'une aventure commerciale ou d'une intervention dans les hostilités, sans jamais s'identifier avec l'une, ni avec l'autre.

II. — La réglementation de l'assistance hostile

La question n'a été réglementée de façon officielle que par la déclaration de Londres du 26 février 1909. Mais bien avant cette date elle avait intéressé la doctrine et la pratique avait dû s'en occuper. Il n'est pas sans intérêt de jeter un rapide coup d'œil sur ces temps révolus.

I. — Doctrine et Jurisprudence

« Avant la déclaration de Londres, a-t-on pu dire, la question de l'assistance hostile se résumait en deux mots : imprécision et diversité [1] ».

Le manuel des prises britanniques [2], sous le titre « Vaisseaux neutres agissant au service de l'ennemi », édictait des règles sévères. En ce qui concerne les personnes, la prohibition était sans réserves pour le

(1) Vercken, op. cit., p. 286.
(2) *A Manual of Naval prize law*, chap. VII.

transport de soldats et marins, hommes ou officiers, quelque faible que fût leur nombre. Elle atteignait également les fonctionnaires civils voyageant sur navires neutres au service et aux frais du gouvernement ennemi. En ce qui concerne les dépêches, la prohibition visait toutes communications officielles, importantes ou non, entre officiers, militaires ou civils au service de l'annemi, sur les affaires publiques de leur gouvernement. Ces transports de personnes ou dépêches n'auraient trouvé d'excuse ni dans l'ignorance de leur caractère par le capitaine du navire, ni même dans la contrainte que ce dernier aurait subie de la part de l'ennemi.

L'Institut de Droit international, lors de sa session de Venise, en 1896 [1], a adopté des dispositions beaucoup plus libérales que celles du « Manuel des Prises ». Bien loin de condamner indistinctement tout transport de personnes ou dépêches suspectes, il proposa de tenir compte dans une large mesure, des circonstances qui accompagnent le transport : trajet effectué, qualité du navire, nature des opérations auxquelles il se livre, ignorance ou contrainte du transporteur... »

Sans se montrer aussi large que l'Institut de Droit International, la doctrine anglaise contemporaine se montre toutefois moins rigide que le Manuel des prises, Hall et Lawrence [2] tiennent pour indifférent le point de départ et la destination du navire : quelle que soit la route parcourue, le transport de militaires et de dépêches peut avoir trait à la guerre :

---

(1) Annuaire de l'Institut de D. I., t. XV, 1896, p. 232.

(2) HALL, *International law* (8e éd.), p. 819 et s.; LAWRENCE : *Les principes du Droit international*, p. 752 et s.

il est illicite. Mais on doit tenir compte des conditions dans lesquelles le transport est effectué. Si le navire est frété par un gouvernement belligérant, l'affectation à la guerre est évidente. Si ce fait n'est pas établi, on recherchera si le capitaine ou l'armateur ont eu connaissance du caractère hostile des opérations accomplies. La connaissance de ce caractère engage toujours la responsabilité du navire; l'ignorance ne suffit pas toujours à la dégager. Quand il s'agit d'un service régulier de dépêches ou de passagers, elle sera plus largement admise. La contrainte peut être acceptée comme excuse si elle est solidement prouvée par celui qui l'invoque.

Dans ces auteurs, comme dans le « Manuel des prises », seuls les transports de personnes et de dépêches font l'objet d'une réglementation. Lawrence ajoute simplement que tous autres services au profit d'un belligérant doivent être interdits aux neutres [1].

Un bref examen de la pratique, c'est-à-dire principalement de l'ancienne jurisprudence britannique, nous montre diverses applications des principes ci-dessus exprimés.

Dans l'affaire du *Friendship* (1807) [2], le célèbre juge des prises sir W. Scott (Lord Stowell) prononça la condamnation d'un navire américain qui ramenait en France une centaine de marins français, rescapés d'un naufrage : « le simple changement de lieu d'une place à une autre suffit à constituer l'infraction. » Le même juge prononça, la même année, la condam-

(1) Op. cit., p. 629, § 282.

(2) *Robinson's admiralty reports*, t. IV, p. 420 et s. — Calvo, op. cit., t. IV, § 2798.

nation de l'*Orazembo* [1], déclarant que le nombre de passagers transportés devait être tenu pour indifférent. Dans l'affaire de la *Carolina* [2], la condamnation fut prononcée malgré la contrainte invoquée par le transporteur. Cependant, dans l'affaire des *Henric* et *Alida* [3], transport de quelques officiers de port neutre à port neutre, le navire fut relâché, en raison du trajet effectué.

Furent encore condamnées : l'*Atalanta* (1807) [4] qui transportait des dépêches officielles adressées par le Gouverneur de l'Ile de France au Ministre de la Marine à Paris; la *Susan* (1808) [5], qui transportait des dépêches officielles mais ne concernant pas les opérations de guerre. Par contre, la *Caroline* (1808) [6] transportant des dépêches diplomatiques, fut relâchée par sir W. Scott. Le *Rapide* (1810) [7], transportant des dépêches de la plus haute importance de port neutre à port neutre fut relâché à cause de l'ignorance du capitaine et du trajet effectué.

La jurisprudence britannique présente une valeur incontestable, mais elle est, comme on le voit, fort ancienne, datant des guerres de l'Empire.

Plus près de nous, certains incidents ont été la source de vives discussions et d'interminables controverses. On ne peut ignorer l'affaire du *Trent* (1861) [8]. Pendant la guerre de Sécession, un croiseur fédéral avait saisi à bord d'un paquebot anglais, les consi-

---

(1) *Robinson's adm. rep.*, p. 430 et s.
(2 et 3) *Ibid.*, p. 256 et s.
(4) Calvo, *op. cit.*, t. IV, § 2.802.
(5) *Rob.*, VI, p. 4461.
(6) *Ibid.*, VI, p. 461, VII, p. 224; Calvo, V. 280.
(7) Calvo, t. V, § 2.608.
(8) Calvo, t. V, § 2.802 à 2.822.

dérant comme « dépêches personnifiées », quatre diplomates sudistes embarqués à destination de l'Europe où ils devaient conclure des traités d'alliance et des emprunts. Citons encore, moins célèbres, mais plus récents, les incidents relatifs au *Kowshing* et au *Sidney*, pendant la guerre sino-japonaise (1894); au *King-Arthur*, pendant la guerre russo-japonaise [1].

II. — Conférence de La Haye (1907)

La fréquence de ces incidents et les discussions auxquelles ils donnèrent naissance démontraient la nécessité d'une réglementation internationale de l'« assistance hostile ». Un projet en ce sens fut déposé à la deuxième Conférence de La Haye (1907) par la délégation britannique [2].

Deux catégories de navires de guerre étaient prévues : des vaisseaux de combat et les « vaisseaux auxiliaires ». Sous ce dernier terme on aurait désigné : tout navire marchand, *neutre* ou belligérant, employé au transport de marins, de munitions de guerre, combustibles, vivres, etc..., ou destiné à l'exécution de réparations, ou chargé du port de dépêches ou de la transmission d'informations, si ledit navire est obligé de se conformer aux ordres de marche de la flotte belligérante; enfin, tout navire employé au transport de militaires.

Dans tous ces cas, le navire neutre était assimilé à un navire de guerre belligérant. Il en résultait cer-

---

(1) Ariga, *La guerre sino-japonaise;* R. G. D. I. P., 1895, p. 128-131; R. D. I., 1905, p. 372.

(2) C'est là que fut employé pour la première fois l'expression « assistance hostile ». A. et D. de la 2e Conférence de La Haye, t. II, p. 8447 et s.; 917 et s.

taines anomalies. De tels navires, bien que traités comme vaisseaux de guerre, n'auraient cependant pas le droit d'exécuter certains actes de guerre : par exemple, d'exercer les droits de visite et de capture. Surtout, il semblait abusif qu'un navire neutre pût être saisi et détruit sans aucun recours devant un Tribunal de prises ni avant, ni après cet acte. C'est ce qui fit échouer la proposition britannique [1].

Un projet allemand différemment conçu et présentant plus de chances de succès ne put, faute de temps, être mis en discussion [2].

Néanmoins, sur deux points particuliers, on peut dire que la question de l'assistance hostile fit, indirectement, à la deuxième Conférence de La Haye, l'objet de conventions internationales.

La X[e] Convention [3] décida que le transport par des neutres de malades, blessés ou naufragés appartenant aux forces belligérantes ne saurait être considérée comme un service interdit. C'était une mesure d'humanité en tous points digne d'approbation.

Enfin, les cas de transports illicites de dépêches ont été notablement restreints par l'effet de la XI[e] Convention [4], proclamant l'inviolabilité de la correspondance postale sur mer.

---

(1) Archives et Documents de la 2[e] Conférence de La Haye, t. III, p. 847-850. Voir aussi Dupuis : *Le droit de la guerre maritime d'après les Conférences de La Haye et de Londres.*

(2) A. et D. de la 2[e] Conférence de La Haye, t. III, annexe 28 de la 4[e] Commission, p. 1.156 et s.

(3) X[e] Convention, du 18 oct. 1907, « Pour l'adoption à la guerre maritime des principes de la Convention de Genève », (art. 9).

(4) XI[e] Convention, chapitre I, art. 2.

III. — La déclaration de Londres (1909)

La déclaration de Londres, du 26 février 1909, est l'œuvre de la conférence internationale proposée par la Grande-Bretagne le 27 février 1908, dans le but d'établir un accord sur certains points de droit maritime. Des huit questions prévues, la cinquième, « règles concernant les navires ou les personnes rendant des services contraires à la neutralité (assistance hostile) » fut traitée dans les articles 45, 46 et 47 de la déclaration [1].

Relativement à l'assistance hostile, la déclaration de Londres s'est proposé un double but : déterminer les éléments constitutifs de l'infraction (pour parler

---

(1) *Livre jaune de la Conférence de Londres*, p. 37-40. Voici le texte de ces trois articles :

Art. 45. — Un navire neutre est confisqué et d'une manière générale, passible du traitement que subirait un navire neutre sujet à confiscation pour contrebande de guerre :

1° Lorsqu'il voyage spécialement en vue du transport de passagers individuels incorporés dans la force armée de l'ennemi, ou en vue de la transmission de nouvelles dans l'intérêt de l'ennemi;

2° Lorsque, à la connaissance, soit du propriétaire, soit de celui qui a affrété le navire en totalité, soit du capitaine, il transporte un détachement militaire de l'ennemi, ou une ou plusieurs personnes qui, pendant le voyage, prêtent une assistance directe aux opérations de l'ennemi.

Dans les cas visés aux numéros précédents, des marchandises appartenant au propriétaire du navire sont également sujettes à confiscation.

Les dispositions du présent article ne s'appliquent pas si, lorsque le navire est rencontré en mer, il ignore les hostilités, ou si le capitaine, après avoir appris l'ouverture des hostilités, n'a pu débarquer encore des personnes transportées. Le navire est réputé connaître l'état de guerre lorsqu'il a quitté un port ennemi après l'ouverture des hostilités, ou un port neutre postérieurement à la ratification en temps utile de l'ouverture des hostilités à la puissance dont relève ce port.

Art. 46. — Un navire neutre est confisqué, et, d'une manière générale, passible du traitement qu'il subirait s'il était un navire de commerce ennemi : 1° lorsqu'il prend une part directe aux hostilités; 2° lorsqu'il se trouve sous les ordre ou le contrôle d'un agent placé à bord par le gouver-

comme en droit pénal) et en fixer la répression. Elle a distingué différents cas d'assistance hostile et les a répartis en deux groupes; à chaque groupe correspond une sanction.

La première série de cas (art. 45) comprend les faits suivants :

1° Le transport de « passagers individuels incorporés dans la force armée de l'ennemi » par un navire neutre voyageant spécialement dans ce but (art. 45, 1°).

2° Le transport d'un détachement militaire ennemi, lorsque le propriétaire, ou le capitaine, ou celui qui a affrété le navire en totalité a connaissance de la qualité de ces passagers (art. 45, 2°).

3° Le transport, dans les mêmes conditions que ci-dessus, d'une ou plusieurs personnes qui, pendant le voyage, prêtent une assistance directe aux opérations de l'ennemi (art. 45, 2°).

4° La transmission de nouvelles dans l'intérêt de l'ennemi lorsque le navire voyage spécialement dans ce but (art. 45, 1°).

Dans ces diverses hypothèses, le navire neutre est confisqué, et, d'une manière générale, traité comme un navire neutre sujet à confiscation pour contrebande de guerre. Les marchandises appartenant au propriétaire du navire seront également confisquées.

---

nement ennemi; 3° lorsqu'il est affrété en totalité par le gouvernement ennemi; 4° lorsqu'il est actuellement et exclusivement affecté soit au transport de troupes ennemies, soit à la transmission de nouvelles dans l'intérêt de l'ennemi.

Dans des cas visés par le présent article, les marchandises appartenant au propriétaire du navire sont également sujettes à confiscation.

ART. 47. — Tout individu incorporé dans la force armée de l'ennemi et qui sera trouvé à bord d'un navire de commerce neutre pourra être fait prisonnier de guerre, quand même il n'y aurait pas lieu de saisir le navire.

Ces dispositions ne sont point applicables si le navire, lorsqu'il est rencontré en mer, ignore les hostilités, ou si le capitaine, après avoir appris l'ouverture des hostilités, n'a pu encore débarquer les personnes transportées. Le navire est réputé connaître l'état de guerre lorsqu'il a quitté un port ennemi après l'ouverture des hostilités, ou un port neutre, postérieurement à la notification en temps utile de cette situation à la puissance dont relève ce port. (art. 45, *in fine*).

Dans cette première série de cas, il existe, qu'on le veuille ou non, une certaine analogie avec la contrebande. Le texte lui-même déclare qu'il y a analogie de traitement. Il s'ensuit que le navire coupable doit être pris sur le fait, ou du moins, être saisi avant d'avoir achevé son voyage.

Le deuxième groupe (art. 46) comprend deux sortes d'actes que nous devons distinguer :

1° Certains cas où il apparaît nettement que le navire neutre se trouve au service de l'ennemi :

a) Navire sous les ordres ou le contrôle d'un agent placé à bord par le gouvernement ennemi (art. 46, 2°).

b) Navire affrété en totalité par le gouvernement ennemi (art. 46, 3°).

c) Navire actuellement et exclusivement affecté au transport de troupes ennemies (art. 46, 4°).

d) Navire actuellement et exclusivement affecté à la transmission de nouvelles dans l'intérêt de l'ennemi (art. 46, 4°).

2° Le cas d'un navire prenant une part directe aux hostilités (art. 46, 1°).

Dans toutes ces hypothèses, le navire neutre est confisqué et traité, de manière générale, comme un navire de commerce ennemi. Les marchandises appartenant au propriétaire du navire sont également sujettes à confiscation.

A la différence de ce qui se passe dans le premier groupe (art. 45), il n'y a pas à envisager ici une ignorance éventuelle des hostilités. De plus, le navire étant de façon *permanente* au service de l'ennemi, il peut être saisi tant que cet état de chose subsiste, alors même qu'il n'est pas, au moment de la visite, employé à un service par lui-même illicite.

Tels sont, d'après la déclaration de Londres, les cas d' « assistance hostile ». L'article 47 prend soin de déclarer que, même lorsqu'il n'y a pas lieu de saisir le navire (c'est-à-dire quand il n'y a pas « assistance hostile », la responsabilité du transporteur n'étant pas engagée), il sera toujours possible de faire prisonnier de guerre « tout individu incorporé dans la force armée ennemie » trouvé à bord d'un navire de commerce neutre [1].

Sans vouloir méconnaître les mérites de la réglementation introduite par la déclaration de Londres en notre matière, nous croyons pouvoir formuler à son sujet quelques observations.

La déclaration de Londres n'a pas dressé une classification des actes d'assistance hostile; elle s'est contentée de faire une simple distinction, distinction mal équilibrée, artificielle et sans grande portée pratique.

---

(1) C'était, dans une certaine mesure, une innovation, car jusque-là, la doctrine et la pratique admettaient *généralement* qu'on ne pouvait saisir aucun passager sur un navire exempt lui-même de confiscation. (Cf. de Bœk, Clunet 1912, p. 468).

Distinction mal équilibrée : elle est, pourrait-on dire, boiteuse. L'article 45, en effet, envisage certains cas de transports de personnes et de dépêches, mais non pas tous; ainsi, le transport de militaires effectué sous les ordres ou le contrôle de l'ennemi tombe sous le coup de l'art. 46 [1]. L'article 46 réunit tous autres cas d'assistance à un belligérant, y compris la participation directe aux hostilités, sans spécifier explicitement les services de ravitaillement dont l'importance à l'heure actuelle est considérable.

Distinction artificielle, car elle repose uniquement sur le caractère de gravité des actes accomplis. Il y a là quelque chose de purement conventionnel. Autre chose est la gravité apparente, extérieure, d'un acte et sa gravité effective.

Enfin, cette distinction n'a guère de portée pratique. Il sera parfois bien difficile de distinguer le cas du navire effectuant un voyage spécial de celui du navire exclusivement affecté à un transport déterminé.

Dans la réalité, la complexité des actes d'assistance hostile fera qu'il y aura lieu, le plus souvent, d'appliquer à la fois les articles 45 et 46, et dans ces conditions, c'est la sanction de l'art. 46 qui, évidemment, sera prononcée.

A notre avis, il aurait été préférable de poser des principes un peu moins abstraits, et de distinguer, conformément à la tradition, des transports de personnes, transmission de nouvelles, etc... Un article

---

(1) Dans ce cas, le fait principal, d'après le texte, serait le contrôle de l'ennemi sur le navire; dans la pratique, c'est l'objet du transport, fait matériel immédiatement constaté. Le contrôle exercé par l'ennemi constituera en quelque sorte, une circonstance aggravante.

aurait défini ces hypothèses; un autre aurait ensuite indiqué les circonstances aggravantes susceptibles d'entraîner en ces divers cas pour le navire un traitement plus sévère.

Sort de la déclaration de Londres

Toute imparfaite qu'elle fût, la déclaration de Londres marquait un appréciable progrès du Droit international. Elle s'efforçait de concilier les rapports des neutres et belligérants en faisant autant que possible part égale aux droits des uns et des autres. Comme jusque-là les belligérants avaient été les plus forts, elle apparaissait surtout favorable aux neutres. Pour cette raison même l'opinion britannique, après un premier moment d'enthousiasme, s'émut. Selon les paroles de lord Ellenborough à la Chambre des Lords, en 1911, la déclaration « était destinée à être jetée à la mer dès le début des hostilités et ne compter pour rien dans une guerre de vie et de mort entre deux grandes puissances » [1]. Bref, en fin de compte, la déclaration de Londres ne fut pas ratifiée.

A défaut de valeur positive, la déclaration de Londres conservait néanmoins une valeur juridique certaine. En effet, elle n'était, pour une large part du moins, qu'un accord sur certaines pratiques déjà reconnues du droit international. Or, si la ratification est une formalité essentielle à la validité d'un traité qui, jusqu'à ce moment n'est qu'un projet, elle n'est pas toujours une condition de validité des règles de droit contenues dans le traité. Si celui-ci (et c'est le cas présent) ne fait que préciser une coutume

(1) R. G. D. I., t. XVIII (1911), p. 373 (Dupuis).

déjà établie, ses dispositions, plus déclaratrices que créatrices de droit, sont obligatoires, indépendamment et en dehors de la convention dont elles font partie : ce sont des règles coutumières [1].

Enfin, à la suite de circonstances particulières, une autorité officielle devait être momentanément reconnue à la déclaration de Londres.

Dès les premiers jours de la grande guerre, le 6 août 1914, le gouvernement des Etats-Unis demanda aux belligérants de fixer l'attitude qu'ils avaient l'intention d'adopter en droit international maritime. Il rappelait l'insuffisance de la déclaration de Paris et des conventions de La Haye, et leur suggérait de prendre comme règle de conduite la déclaration de Londres, qui offrait une réglementation toute prête et connue de tous. Les gouvernements britannique et français acquiescèrent à la suggestion américaine : l'ordre du Conseil du 20 et le décret du 25 août 1914 donnèrent autorité (sous quelques réserves dont nous n'avons pas à tenir compte ici) à la déclaration de Londres pour la durée des hostilités. L'Allemagne avait répondu, le 22 août, qu'elle était prête à l'appliquer intégralement si ses adversaires prenaient le même engagement [2].

La déclaration de Londres ne devait pas garder longtemps intacte l'autorité qui lui avait été ainsi exceptionnellement accordée. Maintes fois retouchée ou complétée, maintes fois écartée par le jeu des

---

(1) La même question se pose pour certaines des conventions de La Haye. Nous en reparlerons au chap. II (correspondance postale).

(2) C'était là, remarquons-le, son intérêt le plus évident.

représailles invoquées par les uns et les autres, elle était en fait déjà virtuellement abolie quand elle fut abrogée officiellement par le décret du 7 juillet 1916.

L'assistance hostile au cours de la guerre

(Sources et plan de cette étude)

Pour composer ce travail, nous avons puisé à deux sources de documentation :

1° Les textes publiés au début ou au cours de la guerre par les principaux belligérants concernant la guerre sur mer et spécialement l'assistance hostile.

2° La jurisprudence des tribunaux de prises.

Les Textes

Ce sont, d'abord, jusqu'au 7 juillet 1916, la déclaration de Londres. En pratique, même après cette date, elle continue, *en ce qui concerne l'assistance hostile*, d'être appliquée.

En deuxième lieu, les instructions rédigées par les gouvernements belligérants à l'adresse de leurs escadres.

Les instructions françaises du 19 décembre 1912 (§ 55 à 63) [1] et l'ordonnance allemande du 30 septembre 1909 (art. 48 à 56) [2], publiée à Berlin le

---

(1) Instructions françaises sur l'application du droit international en cas de guerre, adressées par le Ministre de la Marine à MM. les Officiers généraux, supérieurs et autres commandant les forces navales et les bâtiments de la République (19 déc. 1912). Fauchille, *La guerre de* 1914, t. III, doc. 825, p. 288 et s., article 9.

(2) Ordonnance allemande de 1909-1914. *Ibid.* doc. 805, p. 226 et s.

3 août 1914, reproduisaient presque mot pour mot, en ce qui concerne l'assistance hostile, les dispositions de la déclaration de Londres. De même, les instructions américaines du 8 février 1917 [1].

Par contre, le règlement italien du 15 juillet 1915 (art. 7) et les règles italiennes du 25 mars 1917 (art. 54 à 57) [2] bien qu'également inspirés de la déclaration de Londres, s'en écartent sensiblement dans la forme, par souci de simplification pratique.

Le décret portugais du 14 août 1916 et le règlement chinois du 30 octobre 1917 énoncent simplement quelques règles de partie générale [3].

Les instructions françaises de 1912 ont été modifiées le 30 janvier 1916; l'ordonnance allemande de 1909-1914 a été complétée notamment le 16 juillet 1907 et le 24 avril 1918 [4].

Enfin, il faut ranger parmi les textes, les notes diplomatiques, memorandums à l'adresse des neutres, etc.., publiés par les belligérants à la suite de certains incidents pour justifier leur conduite ou expliquer leur attitude.

La Jurisprudence

Il en existe quatre recueils, publiés sous la direction de M. Paul Fauchille : jurisprudences française, britannique, italienne et allemande. Ce sont les juris-

---

(1) Bonfils-Fauchille : *Traité de D. I.* c. 2, p. 932.

(2) Fauchille, *op. cit.*, t. III, doc. 776, p. 162; R. G. D. I. 1916, p. 193. *d.*

(3) Décret portugais. Bonfils-Fauchille, *ibid.;* réglement chinois, Fauchille, *op. cit.*, III, doc. 859.

(4) Instr. franç. : Fauchille, *op. cit.* III, p. 288; ord. allemande : Fauchille, I. p. 464; de Visscher et Blociszenski : jurispr. allemande, p. xxxiii.

prudences française et britannique qui offrent pour notre sujet le plus d'intérêt; la jurisprudence italienne ne fournit qu'un appoint minime (trois affaires intéressantes). On ne trouve dans la jurisprudence allemande aucun arrêt ayant trait à l'assistance hostile proprement dite.

Nous conformant à la tradition et à la méthode généralement suivie par les auteurs, nous examinerons successivement les divers cas d'assistance hostile, sans nous enchaîner à la division de la déclaration de Londres.

De l'examen de la jurisprudence, il résulte que ces cas, au cours de la guerre, furent les suivants :

transports de personnes;
transmission de nouvelles;
services de ravitaillement.

Certains aspects envisagés par la déclaration de Londres n'ont pas eu d'application pratique. Il semble par contre que la notion d'assistance hostile ait été étendue à certaines formes d'activité des neutres qui, à Londres, en avaient été exclues. C'est ce qui ressort de certaines dispositions prises par les belligérants contre les navires neutres « mis en route dans l'intérêt de l'ennemi ».

On aurait pu songer à étudier après chaque cas d'assistance hostile la sanction correspondante. Pareille méthode nous eut fatalement entraîné soit à des répétitions inutiles, soit à un morcellement fâcheux des développements et à des renvois nuisibles à la clarté et à l'équilibre de l'exposition. Nous avons donc consacré à la répression un chapitre spécial.

CHAPITRE PREMIER

Transports de personnes

Le simple fait de transporter des militaires appartenant aux forces ennemies ou des personnes commettant des actes hostiles à l'encontre d'un belligérant n'est pas en soi un acte d'assistance hostile.

Il faut, aux termes mêmes de la déclaration de Londres, que soient réunies certaines conditions se rapportant les unes à la qualité des individus transportés, les autres, à la situation du transporteur (propriétaire du navire, affréteur ou capitaine).

— Il faut d'abord qu'il s'agisse de passagers « incorporés dans la force armée de l'ennemi » ou d'individus prêtant, durant le voyage, une assistance directe aux opérations de l'ennemi (art. 45, 1° et 2°).

— Il faut en second lieu :

S'il s'agit de passagers *individuels incorporés...*, que le navire effectue un *voyage spécial* en vue de leur transport (art. 45, 1°);

S'il s'agit d'un détachement militaire ennemi, ou de personnes prêtant assistance à l'ennemi, que le transporteur ait connaissance de la qualité de ses passagers ou de leur activité illicite (art. 45, 2°).

Lorsque le navire est « actuellement et exclusivement affecté au transport de troupes ennemies » (art. 46, 4°), sa responsabilité se trouve engagée de façon particulièrement grave, quelle que soit la condition des personnes transportées. Il en est de même lorsque le navire prend une part directe aux hostilités (art. 46, 1°), se trouve placé sous les ordres ou le contrôle d'un agent de l'ennemi (art. 46, 2°) ou est affrété en totalité par le gouvernement ennemi (art. 46, 3°).

Au cas où les personnes transportées sont des militaires incorporés dans les forces ennemies, sans que le transporteur se trouve dans les conditions exigées pour qu'il y ait « assistance hostile », le navire ne sera pas inquiété, mais les passagers seront faits prisonniers de guerre (art. 47).

Section I

CONDITIONS RELATIVES AUX PERSONNES TRANSPORTEES

Il convient d'abord de distinguer entre les militaires et non militaires. S'agissant de militaires, deux aspects sont à considérer : d'abord, leur qualité même de militaires, ensuite, la manière dont ils voyagent : à titre individuel ou en détachement.

§ 1. — Passagers militaires

I. — DE LA QUALITÉ DE MILITAIRE

Possède cette qualité, tout individu « incorporé dans les forces armées ennemies ». D'après les travaux de la Conférence de Londres [1], il faut entendre

(1) V. en particulier le rapport de M. Renault, livre jaune de la Conférence de Londres, p. 38.

par là les hommes qui, appelés à servir en vertu de la loi de leurs pays ont effectivement rejoint leur corps.

a) Réservistes et jeunes recrues

Il semble bien ressortir de la définition précédente que les réservistes rappelés ou recrues appelées embarqués pour regagner leur pays lors de la mobilisation, ne doivent pas être traités comme des militaires. C'est ce que déclare expressément l'art. 49 des instructions allemandes : « Les réservistes, recrues et volontaires faisant route vers le lieu de leur concentration ne doivent pas être considérés comme incorporés. » »

Il est, en effet, difficile de considérer comme « incorporés » les recrues ou volontaires n'ayant jamais porté les armes, mais, en ce qui concerne les *réservistes,* cette façon de voir est plus discutable; aussi bien la doctrine est-elle divisée sur la question.

Pour Kleen [1] et Pillet [2], les réservistes ne sont pas des militaires; en sens inverse, nous pouvons citer Calvo [3]. M. P. Fauchille, dans un premier projet d'un « Manuel des lois de la guerre maritime » soumis à l'Institut de Droit international, considérait les réservistes comme *incorporés.* Il n'y renonça que sur la demande de plusieurs de ses collègues, parce que cela n'était pas conforme à la déclaration de Londres [4].

En réalité, il y aurait deux raisons pour interdire aux neutres le transport des réservistes. Il y a d'abord

(1) *Lois et usages de la neutralité,* I, p. 463 et s.
(2) *Les lois actuelles de la guerre,* p. 331.
(3) Op. cit., t. IV, § 2.622.
(4) *A. I. D. I.,* t. XXV, p. 104 et 297 et XXVI, p. 116 et 304.

leur importance au point de vue militaire : ils constituent la plus grosse partie des armées modernes. De plus, les réservistes sont immatriculés et possèdent dès le temps de paix un ordre de mobilisation les affectant à un corps déterminé : on peut soutenir que, depuis leur libération du service actif ils n'ont pas cessé d'être *juridiquement*, incorporés. Par contre, une raison d'ordre pratique milite en faveur de leur libre transport : comment le capitaine d'un paquebot reconnaîtrait-il que ses passagers sont des réservistes? Il ignore les motifs de leur voyage et ne pourrait tout au plus que les présumer d'après leur âge, leur aptitude physique..., etc. Cette raison a paru déterminante aux négociateurs de la Conférence de Londres. Il existait d'ailleurs un précédent, puisqu'en 1870, le gouvernement français n'avait pas inquiété les navires américains rapatriant en masse des sujets prussiens membres de la landwehr.

— Lors de la guerre de 1914, la question des réservistes prit une importance toute particulière en raison du grand nombre de sujets allemands établis à l'étranger, d'autant plus que ceux-ci, en vertu de la loi Delbrück [1] pouvaient acquérir une nationalité étrangère sans perdre leur nationalité allemande. On vit donc converger vers l'Allemagne de tous les points du globe un nombre considérable de sujets allemands allant rejoindre leurs drapeaux. L'interprétation étroite du terme « incorporés » ne parut plus alors suffisante à protéger les intérêts des autres belligérants.

---

(1) Loi du 22 juillet 1913.

Se prévalant de la non-ratification de la déclaration de Londres, notre Ministre de la Marine, par circulaire confidentielle du 11 août 1914 après en avoir avisé Londres, ordonna de considérer comme « incorporés » « tous les sujets ennemis voyageant en vertu d'un ordre militaire ». C'était une mesure d'efficacité douteuse, car il est facile de dissimuler son brevet militaire.

Ces instructions furent remplacées par celles du 29 novembre : « Tout individu ennemi appartenant par son âge à une classe mobilisée (de 18 à 50 ans) sera considéré comme incorporé. » Un arrêté du 12 septembre prescrivait aux capitaines de navires marchands de déclarer à l'Autorité maritime les sujets ennemis se trouvant à leur bord.

La conduite de l'Angleterre fut au début différente : l'Amirauté décida tout d'abord de s'en tenir à l'interprétation étroite du terme « incorporés ». Mais elle ne persista point dans cette détermination et publia, le 27 octobre, des instructions semblables aux nôtres. Toutefois, par souci de légalité, elle fit relâcher 116 Austro-Allemands arrêtés avant cette date.

Cet accord entre les deux alliés fut notifié aux neutres les 1er et 3 novembre 1914 et le 21 janvier 1915 [1]. Il s'explique — et se justifie — par l'attitude des autorités allemandes en pays envahis (Belgique et France) à l'égard des individus susceptibles d'être appelés sous les drapeaux. Ceux-ci avaient été faits prisonniers de guerre, emmenés en Allemagne ou gardés à la disposition des autorités militaires, en

(1) Fauchille, *La Guerre de* 1914, II, p. 332.

violation des conventions de La Haye de 1899 et 1907. Les autorités allemandes avaient aussi arrêté, sur des navires hollandais, des jeunes gens qui avaient fui la région occupée pour s'engager comme volontaires dans l'armée belge [1].

Les représailles franco-britanniques déclarant que « les individus de la même catégorie trouvés à bord des navires neutres seraient faits prisonniers de guerre » étaient d'autant plus légitimes que les auteurs de la déclaration de Londres avaient manifesté l'intention de suivre, sur mer, les règles adoptées à La Haye pour le droit de la guerre terrestre [2]. Si les Allemands ne respectaient pas ces dernières, les Alliés pouvaient à bon droit se considérer dégagés des obligations correspondantes du droit maritime.

Conformément aux nouvelles mesures adoptées, les instructions françaises du 30 janvier 1916 modifièrent celles de 1912 où les mots « passagers incorporés » furent remplacés par « passagers individuels appelés à servir dans la force armée ennemie » et « tous individus en route vers les pays ennemis pour y prendre les armes ». Dans le même esprit, les règles italiennes du 21 mars 1917 visent (art. 54 f.) « les individus destinés aux forces armées ennemies ».

Les belligérants ont ainsi notablement étendu les dispositions de la déclaration de Londres concernant les sujets ennemis incorporés. Cette nouvelle interprétation a donné lieu à quelques incidents dont nous exposerons les principaux.

---

(1) D'après A. Rolin, *op. cit.*, t. III, p. 426.
(2) Miscellaneous, n° 5, 6e séance, p. 192.

I. — Incidents diplomatiques

L'arrêt en haute mer de navires de commerce neutres et la saisie à leur bord de sujets de nationalité ennemie appartenant par leur âge aux classes mobilisées n'allèrent pas sans soulever des difficultés avec les puissances neutres. Les Etats-Unis avaient déjà protesté quand, le 4 octobre 1914, le croiseur *Condé* avait fait signer par les passagers allemands du navire américain *Metapan*, allant de New-York à Barranguila, sous menace d'être faits prisonniers de guerre, la promesse de ne pas prendre part aux opérations militaires [1]. Par la suite leur mécontentement ne fit que s'accroître en face des nouvelles exigences des belligérants.

Voici les principaux incidents survenus entre la France et l'Angleterre et les Etats-Unis [2].

Cas Piepenbrink.

Le 13 novembre 1914, les officiers du croiseur *Condé* arrêtèrent sur le vapeur américain *Windber* un nommé Auguste Piepenbrink, qui remplissait à bord l'office de « steward ». Le navire se trouvait alors en haute-mer, à environ 250 milles de Kingston (Jamaïque) et se dirigeait vers un port neutre. Piepenbrink était allemand de naissance, mais il avait demandé, depuis quelques années déjà, la naturalisation américaine.

Le 7 décembre le gouvernement américain chargea ses ambassadeurs à Paris et à Londres de réclamer

(1) Bonfils-Fauchille, *Traité de D. I.*, 2, p. 995.

(2) Cf. Garner, *International law*, p. 362 et *Prize law during the world war*. Egalement : *The American journal*, july 1915 (Supplément), p. 353 à 360.

la mise en liberté de Piepenbrink, détenu comme prisonnier de guerre par les autorités britanniques à Kingston. La note américaine déclarait, sans arguments à l'appui, que l'illégalité de la saisie était incontestable.

Le gouvernement britannique répondit, le 4 janvier 1915, que, malgré son intention de devenir citoyen américain, Piepenbrink était encore légalement sujet allemand, et qu'à ce titre. il n'était pas possible de le relâcher.

Le département d'Etat répliqua le 2 mars par deux arguments. D'abord il attirait l'attention du gouvernement britannique sur le fait que Piepenbrink, depuis sa demande de naturalisation, avait été employé dans la marine marchande américaine, et qu'en vertu de la loi de ce pays, « tout étranger employé comme marin à bord d'un navire marchand américain, doit, par tous les avantages de protection, être tenu pour citoyen américain dès le dépôt de sa demande de naturalisation. » — Enfin, indépendamment de la question de nationalité, le gouvernement des Etats-Unis affirmait que la saisie effectuée en haute mer à bord d'un navire américain était « sans justification légale ». Il contestait, en effet, que Piepenbrink fut « incorporé » au sens de l'art. 47 de la déclaration de Londres. Même communication était faite au gouvernement français auquel était rappelée son attitude à propos de l'affaire du *Trent*, lors de la Guerre de Sécession.

Ces arguments étaient, à notre avis, fort discutables. Le premier était une question de droit international privé invoquée assez mal à propos, car il ne semble pas qu'un même statut fût applicable à un

véritable marin de commerce et à l'individu exerçant les fonctions de maître d'hôtel sur un paquebot. Quant à déclarer la saisie opérée le 13 novembre 1914 « sans justification légale », c'était vouloir méconnaître la note franco-britannique des 1er et 3 novembre justifiée par le droit de représailles devant la conduite allemande en pays occupé [1]. Enfin, parler ici de l'affaire du *Trent*, c'était faire des rapprochements là où il n'en existait point. Il s'agissait alors d'un transport de diplomates [1]. De plus, à cette époque, on n'admettait pas que l'on pût saisir des passagers à bord d'un navire non capturé; le gouvernement fédéral avait déclaré pour sa justification que les deux passagers saisis devaient être considérés comme contrebande.

Quoiqu'il en soit, les gouvernements britannique et français, en avril 1915, décidèrent, à titre de faveur, de libérer Piepenbrink, tout en réservant la question de principe. Ils tenaient évidemment à ne point mécontenter les Etats-Unis.

Cas de Garde et autres.

En décembre 1914, le croiseur *Descartes* arrêta sur divers navires américains : *San Juan, Coamo, Carolina, Baringuen,* un certain nombre d'Allemands et Autrichiens qui furent envoyés à la Martinique comme prisonniers de guerre. Parmi les passagers saisis sur le *Baringuen,* un civil nommé Garde, commissaire du bord, se trouvait dans la même situation que Piepenbrink : sujet allemand candidat à la natu-

(1) Cf. Introduction, p. 20. En notre sens, v. Hall-Pearce Higgins, *op. cit.*

ralisation américaine. A la requête du gouvernement des Etats-Unis, il fut relâché.

Le gouvernement américain demanda également la mise en liberté des autres Allemands et Autrichiens, pour le motif que la saisie, sur un navire américain naviguant entre deux ports neutres, de toute personne de nationalité ennemie ou non, était une violation du droit international.

Comme dans le cas de Piepenbrink, il était en outre affirmé que les hommes saisis n'étaient pas « incorporés » au sens de la déclaration de Londres. Faisant suite à ces représentations, le gouvernement français, en juin 1915, relâcha les individus arrêtés qui furent remis au consul d'Amérique à Fort-de-France.

Garner, commentant ces incidents, s'exprime de façon assez singulière pour notre époque. On croirait, à le lire, que le droit international n'a fait aucun progrès depuis l'affaire du *Trent*. Ne déclare-t-il pas, en effet, que, dans les cas ci-dessus, les navires voyageant entre deux ports neutres, on ne pouvait considérer les individus transportés comme « analogues de la contrebande ». Mais, ajoute-t-il, « auraient-ils été pris sur un navire allant vers un port ennemi ou un port neutre géographiquement contigu à l'Allemagne [1], qu'ils aient été d'âge militaire, ou incorporés dans les forces armées ennemies ou non, une question différente se serait présentée, car en de telles circonstances la doctrine de la destination finale aurait pu être appliquée avec beaucoup plus de raison qu'entre

(1) C'est ce qui se produira dans l'aff. du *Federico*, infra, p. 45.

deux ports américains », Garner se propose donc d'appliquer à des militaires la théorie du voyage continu [1], tout comme à de simples marchandises! La déclaration de Londres d'accord avec la majorité de la doctrine et suivant l'évolution de la politique a fait de l'assistance hostile une théorie entière et indépendante. Il ne saurait donc être question ici de prétendue analogie avec la contrebande. La direction du navire n'influe en rien sur le caractère illicite du transport.

Saisies opérées à bord de la « China » [2].

Le 18 février 1915, le croiseur anglais *Laurentic* arrêta, au large de l'embouchure du Yang-Tsé-Kiang, le vapeur américain *China* qui allait de Shanghaï à San-Francisco. Malgré l'opposition du capitaine, vingt-huit Allemands, huit Autrichiens et deux Turcs furent arrêtés et conduits prisonniers à Hong-Kong.

Comme dans les cas précédents, le gouvernement américain protesta, alléguant qu'aucun des individus saisis n'était incorporé dans les forces armées ennemies et que leur arrestation en haute-mer était une atteinte à la souveraineté du pavillon américain.

Le gouvernement britannique répondit en avril 1916 : il invoquait l'article 47 de la déclaration de

---

(1) Cette théorie consiste à tenir compte de la destination finale de la marchandise et non seulement de celle du navire. Elle fut imaginée par l'Angleterre en 1756 pour déposer un artifice des neutres leur permettant de livrer à un belligérant des articles de contrebande en les adressant à un pays neutre voisin, d'où ils étaient acheminés par voie de terre jusqu'au lieu de leur destination véritable.

La théorie du voyage continu fut admise à la Conférence de Londres (1909) en ce qui concerne la contrebande absolue (articles de guerre).

(2) Garner, *op. cit.*, et *The American journal*, octobre 1916, p. 427-432.

Londres et la note du 1er novembre 1914 qui en étendait la portée. « Au commencement de la guerre, ajouta Sir Ed. Grey, le gouvernement britannique admit que l'article 47 ne devait pas être considéré comme permettant de saisir les passagers non encore attachés à leurs unités militaires, mais quand l'autorité allemande commença d'arrêter ces personnes en Belgique et en France, le gouvernement de Sa Majesté notifia aux neutres qu'il ne pourrait plus longtemps admettre l'interprétation restrictive de l'art. 47. » — Le Gouvernement britannique relâcha cependant tous ceux de ces individus qui n'avaient pas l'âge de servir ou ne pouvaient être réservistes.

Dans les différents cas que nous avons examinés, les protestations des Etats-Unis nous semblent avoir été peu justifiées [1]. Elles ne doivent pas cependant nous surprendre, car à la Conférence de Londres, les délégués américains avaient manifesté leur opposition à la rédaction de l'art. 47 permettant la saisie des passagers sans capture du navire, donc sans qu'un jugement soit intervenu.

Durant la guerre, les Etats-Unis ont autorisé le transbordement de tous les réservistes qui l'ont réclamé, à condition qu'ils voyageâssent individuellement, sans uniforme et sans être en corps armés. De nombreux Allemands, officiers ou réservistes résidant aux Etats-Unis se procurèrent par fraude des passeports américains, afin de pouvoir retourner en Alle-

(1) Toutefois l'opinion américaine accusa son gouvernement de partialité en faveur de... l'Entente franco-britannique (Cf. la correspondance échangée entre le secrétaire d'Etat W. J. Bryan et le président du comité des Affaires étrangères, le sénateur J. Stones. — Fauchille, *La Guerre de* 1914, 3, doc. 282).

magne sans être inquiétés au cours de leur voyage. Un plan systématique avait été organisé avec le concours de fonctionnaires de l'ambassade d'Allemagne à Washington. Dès qu'il en fut averti, le gouvernement des Etats-Unis fit arrêter les personnes qu'il soupçonnait avoir obtenu de tels passeports, exigea le renvoi des attachés et agents allemands compromis et édicta de nouvelles règles pour la délivrance des passeports [1].

II. — Cas jurisprudentiels : « *Federico* » [2]

Indépendamment des incidents ci-dessus, l'attitude de la France au sujet des réservistes a été nettement exposée dans l'affaire du *Federico*, par l'arrêt du Conseil des prises du 16 mars 1915, et surtout par le décret en Conseil d'Etat rendu sur appel le 18 juillet 1916.

Le vapeur espagnol *Federico* fut capturé le 10 octobre 1914, au cours d'un voyage de Barcelone à Gênes, par un torpilleur français. Il avait à son bord cent cinquante-cinq passagers allemands et austro-hongrois appartenant par leur âge aux classes mobilisées par leurs gouvernements respectifs, qui voyageaient pour répondre à cet appel et devaient regagner leur pays par l'Italie restée neutre. Ce n'étaient donc pas des « incorporés » au sens de la déclaration de Londres, mais des réservistes que l'intérêt du gouvernement français était d'arrêter avant qu'ils aient rejoint leurs corps.

---

(1) Brown Scott, *A Survey of international relations between the U. S. and Germany*, p. 116 et 120.

(2) Fauchille, *Juriprudence française*, p. 19 et 287.

Alors que les notes diplomatiques précédentes avaient employé pour justifier la saisie, des arguments de fait (représailles), le Conseil des prises a fait usage ici d'un argument de droit qui n'est pas sans valeur, bien que peut-être un peu subtil. La déclaration de Londres, a-t-il affirmé, n'a pas été ratifiée, mais rendue applicable par le décret français du 25 août 1914. De ce fait, elle doit être considérée comme un acte unilatéral du gouvernement français : il appartient au Conseil des prises chargé d'en faire l'application d'en déterminer le sens et la portée.

Le décret du 18 juillet 1916, confirmant la première sentence, précise les raisons pour lesquelles l'expression « incorporés » doit être interprétée extensivement : « En présence des prescriptions légales qui régissent dans les pays auxquels appartiennent les passagers du *Federico*, l'accomplissement du service militaire, les hommes faisant partie des troupes actives ou de leurs réserves et se trouvant momentanément en congé pendant le temps de paix, n'ont pas cessé d'être incorporés dans la force armée de ce pays. » Les réservistes seraient donc considérés comme de simples militaires en congé.

Garner n'a pas admis ces motifs et reproche au Conseil d'Etat « d'avoir méprisé une règle d'interprétation généralement adoptée » [1]. Il devrait toutefois admettre le dispositif de la sentence, car critiquant l'arrestation de Piepenbrink et autres, il déclare que « si les navires s'étaient dirigés vers un port neutre

(1) Cette règle eût consisté à interpréter le texte à l'aide des travaux préparatoires. GARNER, *op. cit.*

géographiquement contigu à un pays belligérant (et c'est ici le cas), la situation eût été différente [1].

III. — Autres cas de transport de réservistes

D'autres saisies de réservistes ont été effectuées sur des navires neutres, sans donner lieu à incidents. Citons les suivantes, opérées par la marine française durant les premiers mois de guerre :

Sur le *Niew Amsterdam* (navire hollandais, arrêté en mer et conduit à Brest, le 2 septembre 1914) : 994 incorporés austro-allemands.

Sur la *Sibrilla* (le 8 octobre 1914) : 75.

Sur la *Cita di Sassari* (21 décembre 1914) : 355.

Sur le *Barcelo*, 3 mobilisés allemands ayant des passeports hollandais.

Sur la barque *Rosita*, dans le port de Marseille, le 30 avril 1915 : un certain nombre de réservistes allemands qui cherchaient à regagner leur pays [2].

Nous possédons plus de détails au sujet de l'*Argo*, navire espagnol sur lequel furent arrêtés 150 réservistes allemands [3].

En août 1914, l'*Argo*, yacht espagnol, fut arraisonné par un contre-torpilleur français, alors qu'il promenait paisiblement en Méditerranée 150 touristes, espagnols eux aussi, semblait-il. L'officier

---

(1) Voir supra, p. 42.

(2) Fauchille, *Jurisprudence française*, p. 107.

(3) Cf. *Gringoire* du 22 mars 1935, « Entrée libre », par X. de Hauteclocque.

chargé de la visite découvrit, dissimulés dans les soutes, deux caisses de balles de mitrailleuses dont le capitaine ne put expliquer la provenance : il affirmait que ces munitions avaient été embarquées à son insu, afin de lui faire du tort. Le navire fut conduit à Marseille, et l'enquête révéla que les 150 « touristes » étaient en réalité des officiers et sous-officiers de réserve allemands qui faisaient route vers Gênes pour regagner l'Allemagne. Le plus drôle dans l'affaire, c'est que le capitaine de l'*Argo* disait vrai en ce qui concerne les deux caisses. Elles avaient été placées à son bord par les soins du service de contre-espionnage français à Barcelone.

Il n'est pas rare que l'on trouve relatée dans les souvenirs de guerre publiés par des officiers de marine la saisie de sujets allemands sur des navires neutres ou alliés rencontrés en mer. Mentionnons, à titre d'exemple, le livre de bord suivant [1] :

— 23 septembre. — La *Jeanne-d'Arc* arraisonne une goëlette suédoise partie le 22 juillet de Montevideo et ignorant tout de la guerre. L'un des membres de l'équipage est allemand, âgé de 16 ans. L'officier visiteur croit devoir l'arrêter, mais le commandant le fait relâcher. Il n'avait pas l'âge de porter les armes.

— 8 octobre. — La *Jeanne-d'Arc* arrête un trois-mâts russe, l'*Hiram*, parti du Mexique et ignorant tout de la guerre. Un Allemand est à bord, qui est arrêté aussitôt.

---

(1) Lieutenant de vaisseau Darde, *Vingt mois de guerre à bord du croiseur « Jeanne-d'Arc »*.

— 23 octobre. — Un matelot allemand du trois-mâts français *Cap-Horn*, parti du Chili avant le début des hostilités est fait prisonnier.

Dans un autre ouvrage, le commandant du patrouilleur français *Rateau*, rapporte qu'il a saisi un sujet allemand sur le paquebot *Daphné* [1].

Enfin, citons ce trait humoristique de Bernard Franck [2] découvrant sur un vapeur grec un sujet allemand enfoui dans une couchette où, avec la complicité du capitaine, il espérait se faire passer pour une femme en proie aux douleurs de la maternité...

Durant les premiers mois de la guerre, les autorités françaises ont arrêté près de mille huit cents hommes. C'est relativement peu de chose en comparaison du nombre des armées, mais s'ils avaient eu libre passage dès le début, il est évident que d'autres auraient suivi et leur nombre eût été bien plus considérable. La France et l'Angleterre auraient ainsi empêché trois à quatre cent mille ennemis de rejoindre leur pays [3].

b) Militaires bénéficiant d'un traitement de faveur

Certaines personnes, bien qu'ayant indubitablement la qualité de militaires, ne sont pas comprises dans les prohibitions de la déclaration de Londres.

---

(1) Commandant Faurié, *La guerre joyeuse*, dans « *En patrouille à la mer* » (Payot).

(2) « En Plongée ». I. Visite domiciliaire.

(3) Ce chiffre qui peut paraître bien élevé est de M. Perrin-Jaquet, *La Guerre européenne et le Commerce des Belligérants et Neutres*, R. G. D. I. P., 1915, p. 127 et s.

Nous avons déjà signalé qu'aux termes de la X[e] Convention de La Haye de 1907, le transport de blessés, malades ou naufragés appartenant aux forces armées belligérantes ne sauraient être considéré comme un acte contraire aux devoirs de la neutralité [1]. En plus des individus ci-dessus, des instructions françaises (§ 60) désignent : « le personnel religieux, médical et hospitalier à bord des navires de commerce neutres. »

A ces hypothèses, il faut ajouter la suivante, rare assurément, mais non pas impossible : le transport des militaires internés en pays neutre ayant obtenu un congé sur parole pour se rendre dans leur pays. Le cas s'est produit durant la guerre : des officiers et soldats anglais internés en Hollande ont été saisis par les autorités allemandes, alors que mis en liberté sur parole ils avaient obtenu l'autorisation de retourner en Angleterre pour quelques mois et regagnaient effectivement celle-ci à bord de navires neutres. Ils furent, paraît-il, autorisés par la suite à retourner en Hollande [2]. Ce cas tout à fait spécial méritait croyons-nous, d'être signalé.

II. — NOMBRE ET FORMATIONS DES PASSAGERS MILITAIRES

La question n'offre guère de difficultés. Peu importe le nombre des passagers, mais la manière dont ils sont groupés pour voyager. Il y a transport de passagers *individuels* lorsque ceux-ci voyagent à

(1) Cf. Introduction, p. 22.

(2) D'après A. Rolin, *op. cit.*, t. III, p. 435, note.

titre individuel, c'est-à-dire ne sont pas groupés sous les ordres d'un chef, ni soumis à la discipline militaire : c'était le cas des passagers saisis sur le *Federico* et des autres réservistes, dont nous avons relaté l'arrestation aux pages précédentes.

Il y a détachement militaire lorsque plusieurs hommes, en uniforme ou même en civil, se trouvent sous les ordres d'un chef. Ces sortes de transports sont, on le conçoit, beaucoup plus rares. Nous ne pouvons citer que le cas de l'*Olympia* [1] qui transportait un détachement de sept militaires turcs, et surtout du *Schooner X* [2] à bord duquel se trouvait un détachement militaire sous les ordres d'un officier de l'armée ottomane, comprenant Ahmed Pacha, son état-major et cinquante hommes d'infanterie régulière.

§ 2. — Passagers non militaires

Est prohibé le transport de personnes qui prêtent, au cours du voyage, une assistance directe aux opérations de l'ennemi (art. 45, 2°). L'exemple classique est de faire des signaux, mais il y a bien d'autres situations possibles. D'après l'ordonnance allemande de 1909-1914 (art. 48), on peut y placer le cas où « un navire muni de T. S. F. est trouvé dans la zone des opérations dans le but évident de transmettre des nouvelles de guerre et ne quitte pas les lieux après un ordre exprès qui lui est donné. » Nous croyons que cette hypothèse doit trouver place plutôt à la rubrique « transmission de nouvelles ».

---

(1) Fauchille, *Jurisprudence française*, p. 123.
(2) *Ibid.*, p. 433.

Il est spécifié que l'assistance doit être prêtée *au cours du voyage* : l'interdiction ne s'applique pas aux personnes ayant prêté assistance à l'ennemi au cours de précédents voyages ou se disposant à le faire ultérieusement.

Quelle que soit la responsabilité du navire (c'est-à-dire qu'il soit ou non sujet à capture), les passagers qui prêtent assistance directe à l'ennemi pourront, s'ils sont incorporés dans les forces armées de celui-ci (ou répondent aux conditions plus larges édictées par les belligérants), être faits prisonniers de guerre en vertu de l'art. 47. Supposons que le navire ne soit pas sujet à capture (paquebot régulier, ignorance du capitaine) et qu'il y ait à bord des passagers non militaires (fonctionnaires, agents de l'ennemi, etc...), se livrant à des actes contraires aux intérêts d'un belligérant : celui-ci pourra-t-il arrêter ces individus, comme s'il se fût agi de simples militaires?

Il ne s'agit pas, remarquons bien, d'appliquer une sanction à un acte d'assistance hostile en fait inexistant (puisque cette expression s'attache à l'activité du navire neutre et non des passagers), mais il s'agit, pour un belligérant, de mettre obstacle aux entreprises de son adversaire dirigées contre lui [1].

Aucun texte ne permet au belligérant lésé d'agir de la sorte. Bien au contraire, l'art. 47, ne visant que

---

(1) Nous étudierons plus loin la sanction prononcé par une *juridiction* des prises contre le navire *capturé* pour assistance hostile, et les conséquences que cette décision pourra entraîner quant au sort des officiers et membres d'équipage (v. chapitre V). Il s'agit présentement de passagers sujets ennemis (ou sujets neutres acquis à l'ennemi), dont le sort ne doit pas être lié à celui du navire.

les militaires, pourrait être invoqué *a contrario*. C'est ce que déclare l'art. 54 des instructions allemandes : « Les individus qui, sans être incorporés dans les forces ennemies apportent pendant le voyage une assistance directe aux opérations de l'ennemi ne peuvent être arrêtés comme prisonniers de guerre que si le navire est capturé en même temps. »

A fortiori ne pourrait-on rien contre des agents de l'ennemi chargés d'une mission hostile à exécuter après leur voyage, c'est-à-dire voyageant dans le but d'accomplir cette mission? [1]. Tous ces individus cependant peuvent être aussi dangereux et même bien davantage que de simples militaires! Nous ne saurions admettre sans réserves l'opinion de M. Politis [2], « l'arrestation des militaires est légitime, parce qu'elle contribue à diminuer les forces de l'adversaire. Lorsqu'au contraire il s'agit de fonctionnaires civils, on ne rencontre pas le même intérêt : l'arrestation ne peut être opérée que dans un esprit de vexation. » Il peut être plus utile à un belligérant de priver l'ennemi des services d'un agent civil redoutable, que de ceux de quelques soldats.

La question a divisé les auteurs; il faut reconnaître qu'actuellement, étant donné la très large interprétation du terme « incorporés », elle a perdu une partie de son intérêt.

Pour W. Hall [3], il s'agissait de savoir si de telles personnes devaient ou non être assimilées à la contre-

---

(1) La question se pose également au cas d'agents de l'ennemi porteurs d'instructions ou nouvelles. Voir chap. II.

(2) R. D. I., t. IV, p. 727.

(3) Hall (W.), *op. cit.*, p. 829.

bande de guerre. Dans l'affirmative, elles pouvaient toujours être saisies, comme cette dernière. Ce point de vue paraît bien archaïque aujourd'hui. Dans la négative, Hall admettait cependant que les belligérants pouvaient saisir les individus en question « en cas de danger immédiat et pressant ».

J. A. Hall[1] plus moderne, est partisan de l'arrestation : « si les membres des forces armées ennemies et les personnes retournant rejoindre ces forces peuvent être saisies, il semble qu'il n'y ait logiquement aucune raison pour que toutes les autres personnes d'importance suffisante pour être faites prisonniers de guerre ne soient pas également passibles de capture. » Nous partageons cette opinion, mais Hall va trop loin à notre sens en comprenant parmi ces personnes les ambassadeurs et envoyés spéciaux de l'Etat ennemi se rendant dans un pays neutre où ils ont été accrédités.

Ainsi que le constate M. A. Rolin[2], il n'y a pas d'usages internationaux à ce sujet. Les incidents survenus au cours de la guerre n'ont pas résolu la question. En réponse aux protestations américaines contre la saisie de passagers ennemis sur la *China*[3], le gouvernement britannique répliqua, entre autres arguments, que ces individus étaient membres d'un complot formé à Shanghaï dans le but d'organiser à Manille une base où seraient accomplis des actes contraires à la neutralité dirigés contre l'Entente, notamment la destruction de navires marchands.

---

(1) J. A. Hall : *The law of naval warfare*, p. 237.
(2) *Op. cit.*, t. III, p. 435.
(3) Voir Supra, p. 43.

C'étaient, affirmait-il des gens que leurs actions passées et leurs intentions futures avaient privés de la protection du pavillon neutre sous lequel ils navigueraient, et il était tout aussi important pour un belligérant d'arrêter des agents provocateurs que des militaires. Cependant tous ceux qui n'avaient pas l'âge de porter les armes (et donc ne pouvaient être considérés comme militaires) furent relâchés. Il est vrai que l'activité hostile de ces individus devait se manifester une fois le voyage effectué et non pendant la durée de celui-ci [1].

Tout transport de passagers ennemis non militaires (autres que ceux indiqués plus haut) reste licite. C'est ce que la Cour Suprême de Hong-Kong a eu l'occasion de proclamer le 14 décembre 1914 dans l'affaire du *Hanametal* [2].

Le navire américain *Hanametal* fut capturé le 14 août 1914 alors qu'il se rendait de Shanghaï à Tsingtao, port ennemi susceptible d'être bloqué, dans le but d'y prendre des réfugiés. Les personnes à transporter n'étaient pas des combattants : on ne pouvait donc invoquer devant la Cour des prises la déclaration de Londres. On fit appel à un principe plus général. Le transport de non-combattants, fut-il soutenu, est une opération qui favorise l'ennemi (en débarrassant la place de bouches inutiles dans l'éventualité d'un blocus) : or ce service est de ceux qu'un neutre n'a pas le droit de rendre. L'on citait en ce

---

(1) La même question se posera à propos des agents de l'ennemi porteurs de plis ou dépêches (V. chapitre suivant).

(2) Fauchille et Basdevant, *Jurisprudence britannique*, t. I., p. 99.

sens un texte de Hall[1] : « Dans le transport de personnes au service d'un belligérant, l'essence même du délit consiste dans la tentative d'aider celui-ci; si cette intention peut être prouvée de façon quelconque, il importe peu que le service soit grand ou minime; il n'est même pas nécessaire qu'il soit en relation immédiate avec les opérations de guerre. » Cette argumentation est peut-être soutenable, mais il est un fait certain, c'est que, du point de vue qui seul nous intéresse ici, celui des personnes transportées ou à transporter, le voyage était licite : il ne s'agissait ni de militaires, ni de personnes prêtant au cours du voyage assistance *directe* aux opérations de l'ennemi. C'est pourquoi le juge a refusé de condamner le navire. Reste à savoir si celui-ci n'était pas employé au service de l'ennemi, nous retrouverons la question plus tard.

Section II

CONDITIONS RELATIVES AU TRANSPORTEUR

La présence de certaines personnes à bord d'un navire neutre ne suffit pas à caractériser un acte d'assistance hostile. Encore faut-il que certaines conditions soient remplies par le transporteur. Ces conditions sont plus ou moins rigoureuses suivant la qualité des personnes transportées. Dans certains cas toutefois, la responsabilité du transporteur se trouve engagée de façon particulièrement grave, quelle que soit la condition de ses passagers (navire au service de l'ennemi).

(1) International law, 6e *éd.*, p. 678.

§ 1. — Conditions nécessaires pour engager la responsabilité du transporteur

a). — VOYAGE SPÉCIAL

Si les personnes transportées sont des passagers *individuels* incorporés dans la force armée ennemie (art. 45, 1°), le navire doit effectuer un *voyage spécial* en vue de leur transport. Il n'est pas nécessaire toutefois que ce transport soit le but exclusif du voyage; il suffit qu'au cours d'un voyage régulier le navire se soit détourné de sa route normale ou ait relâché dans un port où il ne s'arrête pas habituellement.

Le paquebot effectuant un service régulier et qui transporte des passagers (militaires) voyageant individuellement n'est donc pas condamnable, même si le capitaine (ou propriétaire, ou affréteur) a connaissance de leur qualité de militaires. C'est une solution raisonnable, car ces passagers sont embarqués en vertu du contrat de transport habituel et le navire effectue un service public dont tout le monde peut profiter. Il n'en demeure pas moins que ces individus peuvent être saisis par le belligérant lésé (art. 47) et le capitaine qui opposerait une résistance active à leur arrestation entraînerait cette fois la responsabilité de son bâtiment [1]. Lors des incidents relatés précédemment : saisies de réservistes sur des paquebots américains, les navires ne furent pas inquiétés, car il n'y avait pas voyage spécial.

Les textes ne marquent aucune différence entre le cas d'un paquebot desservant une ligne régulière et

(1) Instructions françaises, § 49.

celui d'un navire de commerce quelconque se chargeant par convention spéciale d'un passager, sans modifier en rien son itinéraire prévu (donc sans effectuer de voyage spécial). Ici le capitaine n'a point à assurer un service public : il a toute faculté de prendre des renseignements sur son passager. S'il n'y a pas, à proprement parler voyage spécial, il y a, peut-on dire, transport exceptionnel. Il nous semble que, dans pareille hypothèse, la connaissance du transporteur serait largement suffisante à entraîner sa responsabilité [1]. La question n'a pas été tranchée par la jurisprudence.

Dans le cas du navire norvégien *Svithiod* [2], le capitaine avait pris à son bord, avec connaissance de sa qualité, un officier de la marine marchande allemande, officier de marine dans la réserve, pour le conduire de Pernambouc au Danemark. Le navire fut condamné par la Cour de la Nouvelle-Ecosse, mais, sur appel, le Comité judiciaire du Conseil privé déclara qu'il n'y avait point là un acte d'assistance hostile punissable. Il n'est pas possible de savoir pour quels motifs le premier jugement a été réformé. Est-ce parce qu'il s'agissait d'un seul passager? ou d'un voyage entre deux ports neutres? [3] Chaque auteur, suivant ses préférences, en tire une leçon différente. Selon A. Pearce Higgins, il s'agissait d'un simple marin ennemi dont la qualité était ignorée par les propriétaire du navire. Mais le capitaine ne l'igno-

---

(1) Voir Infra, p. 60.

(2) Garner, *Prize law*, p. 610; Hall-Pearce Higgins, 8e éd., p. 823; — *The British year book*, 1921-1922, p. 279.

(3) Il y avait un précédent en ce sens dans l'ancienne jurisprudence britannique : Henric et Alida, Supra, p. 20.

rait point; il essaya même de dissimuler son passager quand le navire fut arrêté et visité à Halifax.

Selon Garner, il n'était pas évident que le passager voyageât aux frais du gouvernement ennemi ni qu'il eût l'intention de se rendre en Allemagne. Mais aucun texte n'exige pareilles conditions. Nul ne s'est avisé d'éclaircir la question du voyage spécial.

Il ne fut pas question non plus de voyage spécial dans l'affaire suivante, jugée au Japon, qui est, semble-t-il, à rapprocher de la précédente.

Le navire norvégien *Christian Bors*[1] fut arrêté par les autorités japonaises alors qu'il faisait route de Shanghaï vers les Etats-Unis en transportant comme subrécargue un docteur allemand, officier de réserve et voyageant sous un faux nom, qui retournait en Allemagne rejoindre l'armée. La Cour des prises déclara la capture justifiée par l'irrégularité des papiers de bord, la présence du réserviste, et aussi le fait que, dans un précédent voyage, le navire avait transporté d'Amérique en Chine, déguisé en chauffeur, l'amiral von Hintze, ministre d'Allemagne à Mexico, nommé consul en Chine et qui regagnait son poste.

Tout cela évidemment semblait indiquer que le navire était employé par l'ennemi, mais aucun des faits ainsi présentés ne constituait un transport de personnes contraire à la neutralité. La Cour refusa de prononcer la condamnation du navire parce que,

---

(1) Garner : *Prize law*, p. 610; Mérignhac et Lémonon : *Le droit des gens et la guerre de* 1914, t. II, p. 515; Bonfils-Fauchille, t. II, p. 935; journal *The Times*, du 9 février 1915.

au moment du procès le réserviste était mort depuis quatre mois...!

Dans l'affaire du *Federico* [1], il ne s'agissait pas d'un paquebot ordinaire faisant régulièrement le service des voyageurs et l'instruction établissait clairement que le voyage avait été spécialement entrepris dans le but de transporter des sujets ennemis. C'était même le troisième voyage de ce genre effectué par le *Federico* entre le début des hostilités et le 10 octobre, date où il fut capturé. Ce fait, loin de marquer l'existence d'un trafic régulier indiquait, au contraire, l'activité particulièrement hostile du navire.

b). — CONNAISSANCE DU TRANSPORTEUR

S'il s'agit d'un détachement militaire ou d'une ou plusieurs personnes qui, pendant le voyage, prêtent assistance à l'ennemi (art. 45, 2°), il suffit que le transporteur (capitaine, propriétaire du navire ou affréteur) ait connaissance de la qualité de ses passagers ou des actes auxquels ils se livrent.

Dans l'affaire de l'*Olympia* [2], felouque grecque capturée le 16 juin 1915 au large des côtes de Grèce par le torpilleur *Mousqueton* et condamnée par le Conseil des prises le 8 octobre suivant, cette condition se trouvait réalisée. Il y avait à bord un détachement de sept militaires turcs dont le capitaine connaissait parfaitement la qualité. Il avait, en effet, essayé de les dissimuler et n'avoua leur présence qu'au moment

(1) Voir Supra, p. 45.
(2) Fauchille, *Jurisprudence française*, p. 123.

où l'officier visiteur allait faire ouvrir les panneaux où ils étaient cachés.

On peut concevoir des cas où cette connaissance du transporteur exigée par des textes ne serait pas aussi évidente que dans l'exemple ci-dessus. A la vérité, l'hypothèse est peu probable au sujet d'un détachement militaire; elle est plus vraisemblable s'il s'agit d'individus prêtant au cours du voyage assistance à l'ennemi. On peut alors poser la question suivante : est-ce au belligérant capteur de prouver cette connaissance du transporteur, élément essentiel du délit, ou bien, au contraire, celui-ci est-il simplement admis à faire valoir son ignorance? Il semble, si l'on se reporte aux textes, que l'on doive admettre la première alternative. On remarquera en outre que le capteur aura seulement à prouver la connaissance de l'une des trois personnes ci-après : propriétaire du navire, affréteur ou capitaine. Si, au contraire, on admet que la preuve incombe au transporteur, chacune de ces trois personnes (physiques ou morales s'il s'agit des deux premières) devra établir sa bonne foi. Enfin, si l'on applique les principes généraux du droit, le doute doit profiter au délinquant présumé [1]. On objectera par contre, qu'en notre matière, la capture et éventuellement la confiscation ne constituent pas à proprement parler une peine, mais un acte de défense du belligérant lésé, une opération de sauvegarde. C'est donc le fait matériel qui importe, et non l'élément moral de l'infraction. Nous retrouverons cette question en traitant de la sanction des actes d'assistance hostile. Elle a été différemment résolue

(1) En ce sens, PASTUREAU, *Les transports interdits aux Neutres.*

par la jurisprudence. Dans le cas du *Hanametal*, par exemple, il existait un doute sur les intentions du transporteur, dont a profité le navire. Dans les affaires du *Zambesi* et *Leif-Gundersen*, l'excuse d'ignorance invoquée par le transporteur fut repoussée pour le motif que la confiscation n'a pas le caractère d'une pénalité.

Remarquons bien que cette question de la connaissance n'a lieu qu'à propos de l'alinéa 2° de l'art. 45. Quand le navire effectue un voyage spécial (al. 1°), elle n'a pas à intervenir, qu'il s'agisse de militaires individuels ou *a fortiori* d'un détachement. En effet, les circonstances exceptionnelles du voyage auraient dû mettre en garde le transporteur : son ignorance, même démontrée, apparaîtrait comme négligence coupable.

Quant à l'ignorance des hostilités, elle est susceptible de s'appliquer à toutes les hypothèses de l'art. 45, sans soulever de difficulté aucune.

Les textes sont muets sur l'effet de la contrainte exercée sur le transporteur. Dans l'affaire de l'*Olympia*, le capitaine avait invoqué le bénéfice de cette excuse. Le Conseil des prises ne l'a pas écartée *a priori;* il refusa de l'admettre parce que des documents irréfutables contredisaient cette allégation. Il y a là, semble-t-il, question de fait [1].

§ 2. — Conditions aggravant la responsabilité du transporteur

Le transport de militaires ou autres passagers hostiles, prévu à l'art. 45 de la déclaration de Londres,

(1) Cf. A propos des services de ravitaillement, les cas du *Pontoporos* et *Chrysopolis*.

peut se trouver combiné avec l'une ou plusieurs des hypothèses de l'art. 46. Autrement dit, ce transport a lieu soit sous les ordres ou le contrôle d'un agent de l'ennemi (art. 46, 2°), soit sur un navire affrété par le gouvernement ennemi (art. 46, 3°), ou exclusivement affecté au transport de troupes ennemies (art. 46, 4°), soit enfin sur un navire prenant une part directe aux hostilités (art. 46, 1°). Dans tous ces cas la responsabilité du navire se trouve engagée de façon particulièrement grave, quelle que soit la condition des personnes transportées.

Dans le cas de l'*Olympia*[1] le navire était placé sous les ordres d'un agent ennemi : c'était le chef du détachement transporté (art. 46, 2°). De plus, on avait découvert à bord une somme considérable (5.000 livres turques en or) et sous pli scellé, une lettre du gouvernement ottoman, le tout indiquant que le navire était affrété en totalité par le gouvernement turc (art. 46, 3°) et était utilisé par lui dans un but hostile aux intérêts militaires des Alliés.

Plus grave encore était le cas du *Schooner X*[2] condamné le 30 mai 1918 comme étant « employé dans un but militaire par le gouvernement turc ». L'espèce rentrait dans le dernier alinéa de l'art. 46 « navire exclusivement affecté au transport de troupes ennemies. » On peut se demander à vrai dire, s'il n'y avait pas là un navire participant aux hostilités, à l'exclusion de toute assistance hostile proprement

(1) Voir Supra, p. 51, 60 et 63.

(2) V. Supra, p. 51. — Le schooner ne figurait pas sur la liste des navires de guerre de l'Empire ottoman, mais étant donné les circonstances, pouvait être regardé comme un navire ennemi. En admettant qu'il fût neutre, il tombait sous l'application de l'art. 46.

dite. La capture du voilier constitue, en effet, un fait d'armes resté célèbre dans les annales de notre marine.

Le 7 novembre 1915, l'aviso auxiliaire français *Nord Caper* rencontra à dix milles dans l'Est de Koupho-Nisi, au Sud de la Crète, un schooner sans nom ni numéro, à bord duquel on pouvait distinguer des soldats turcs. Le chalutier s'agrippa hardîment au voilier, et sept hommes commandés par le lieutenant de vaisseau Poulaïller [1], s'élancèrent à l'abordage, surprirent et maîtrisèrent l'équipage faisant prisonniers onze officiers, cinq sous-officiers et vingt-sept soldats.

Dans l'affaire du *Hanametal* [2], nous avons vu comment le navire fut relâché parce qu'il s'agissait du transport de passagers civils. Mais si, du point de vue des personnes transportées, le voyage était innocent, le navire aurait pu néanmoins être considéré comme placé sous les ordres ou le contrôle d'agents de l'ennemi, cas prévu à l'art. 48, 2°. En effet, après l'ouverture des hostilités, tous les officiers européens du navire, sauf un seul, furent remplacés par des Allemands. L'itinéraire suivi par le navire et son attitude par la suite pouvaient laisser à penser que ce changement dans le personnel dirigeant n'avait eu pour but que de mettre le navire au service des autorités allemandes. Devant le juge, les intéressés déclarèrent qu'avec des officiers anglais le navire n'aurait pas été admis à pénétrer dans un port miné pour un but défensif et que, dans l'impossibilité de trouver

(1) Actuellement, sous un pseudonyme, écrivain et conférencier connu.

(2) V. ci-dessus, p. 55.

des officiers neutres, on avait dû recourir à des Allemands. L'explication était-elle probante? Selon la remarque même du juge, les opérations du *Hanametal* étaient conciliables aussi bien avec des intentions coupables qu'innocentes. Il manquait une preuve positive pour justifier une condamnation.

CHAPITRE II

Transmission de nouvelles

Aux termes de la déclaration de Londres, la transmission de nouvelles au profit de l'ennemi est formellement interdite aux neutres dans les cas suivants :

a) lorsqu'un navire voyage spécialement en vue de cette transmission (art. 45, 1°);

b) cas plus grave, lorsqu'un navire est exclusivement affecté à cette transmission (art. 46, 4°);

A fortiori, la transmission de nouvelles est également interdite :

c) lorsqu'elle est effectuée sous des ordres ou le contrôle d'un agent de l'ennemi (art. 46, 2°);

d) ou par un navire affrété en totalité par le gouvernement ennemi;

e) par un navire prenant une part directe aux hostilités. C'est-à-dire en des cas où, quel que soit le service auquel il se prête, le navire se trouve dans une situation illicite particulièrement grave.

Comme au chapitre précédent, il y a lieu de considérer séparément l'objet du transport : ce sera le

mode de transmission des nouvelles, et la situation du transporteur. A la différence de ce qui a lieu au cas de transport de personnes, il n'existe aucun lien de concordance entre les conditions exigées du transporteur et la qualité ou importance des nouvelles transmises ou dépêches transportées.

Section I

OBJET DU TRANSPORT

Le texte est large : est interdite toute transmission de nouvelles dans l'intérêt de l'ennemi [1]. Il peut s'agir d'une transmission matérielle : transport de dépêches, ou d'un messager chargé d'instructions orales ou écrites, ou enfin d'une transmission par T. S. F. La correspondance postale doit être envisagée de façon particulière.

§ 1. — Transport matériel

a). — Transport d'un messager

Dans ce cas il y a à la fois transport de personnes et transmission de nouvelles. Si le porteur des dépêches est un militaire ou peut être considéré comme tel, la situation se ramène à l'un des cas du chapitre précédent. C'est ce qui s'est produit dans l'incident suivant, rapporté par Garner [2].

---

(1) C. f. art. 50 de l'ordonnance allemande de 1909-1914 : « Par transmission de nouvelles, il faut entendre toute transmission de renseignements, qu'elle ait lieu par écrit, verbalement, au moyen de signaux ou par T. S. F. »

(2) *Prize law during the world war*, p. 373.

En décembre 1914, un sous-marin allemand ou autrichien arrêta près de Messine un vapeur grec et y saisit le colonel Napier et le capitaine Arthur Wilson, ce dernier membre du Parlement britannique. Tous deux transportaient de l'Est de la Méditerranée à Londres des lettres d'intérêt militaire. Ils furent retenus prisonniers de guerre, tandis que le vapeur était autorisé à continuer sa route. Sir Ed. Grey (alors ministre des Affaires étrangères) déclara, en réponse à une question d'un membre du Parlement qu'il n'y avait là rien de contraire au droit international. Il est certain que *s'agissant de militaires,* le gouvernement britannique ne pouvait répondre autrement sans se déjuger, puisque, à la même époque, il faisait procéder à l'arrestation des réservistes allemands trouvés à bord de navires américains.

La question eût été intéressante si les deux passagers saisis n'avaient pas été des militaires. Auraient-ils pu en ce cas être arrêtés? La déclaration de Londres n'a pas résolu ce point. On ne peut songer même à invoquer l'art. 45 et dire que le porteur de nouvelles prête pendant le voyage assistance à l'ennemi. Sa mission, en effet, ne doit se réaliser qu'une fois le voyage terminé [1].

Nous trouvons dans la jurisprudence deux affaires de transmission de nouvelles par messagers non militaires. Un arrêt du Conseil des prises français du 30 novembre 1916 condamne le vapeur japonais *Iro-Maru* [2], capturé au large des côtes de l'Indo-Chine le 11 novembre 1915. Ce navire transportait un agent de l'Etat ennemi chargé de porter des plis et nouvelles

(1) Cf. A. Rolin, *op. cit.*, p. 436 et supra, p. 51 et s.
(2) Fauchille, *Jurisprudence française*, p. 277 et 323.

dans l'intérêt de l'ennemi. On avait, en effet, découvert à bord un passager se prétendant citoyen américain et qui avoua par la suite être sujet allemand et consul d'Allemagne. Il était signalé comme un agent participant activement aux menées ennemies en Extrême-Orient, et son voyage, est-il besoin de le dire, n'était en rien motivé par sa fonction officielle. Devant le juge d'instruction de Saïgon, il reconnut avoir jeté à la mer une dépêche de Berlin et de nombreux plis scellés qu'il était chargé de transmettre.

Un cas de même espèce avait été porté devant la Cour britannique de la Nouvelle-Galles du Sud, le 22 décembre 1914 et avait abouti à la condamnation du navire anglais *Zambesi* [1]. Le vapeur avait à son bord un agent de l'ennemi qui se rendait de l'Ile Nauru à Rabaul (possessions allemandes du Pacifique) avec des dépêches importantes à destination du gouvernement de cette place.

b). — Transport de dépêches

En raison de l'imprécision de la déclaration de Londres, on est en droit de ne faire aucune distinction entre le caractère (officiel ou officieux), le contenu (relatif ou étranger à la guerre), la forme et le mode de transmission des dépêches. Mais il est conforme aux principes généraux du droit international de ne pas mettre obstacle au transport par les neutres des dépêches de caractère diplomatique. La correspondance postale reste régie par la XI[e] Convention de La Haye.

---

(1) Fauchille et Basdevant, jurisp. britan. I, p. 113.

Ces cas de transport matériel de dépêches furent assez fréquents autrefois. Nous ne pouvons citer durant la guerre, que celui du *Leif-Gundersen* [1], quatre-mâts norvégien capturé le 25 mars 1917 au cours d'un voyage de Baltimore à Odensee. Ce voilier transportait trois mille sept cents plis de dépêches ennemies relatives à la guerre et à destination de l'Allemagne, non transmises par service postal [2].

§ 2. — Transmission par T. S. F.

Les textes de la déclaration de Londres relatifs à la transmission de nouvelles dans l'intérêt de l'ennemi sont suffisamment larges pour être applicables à ce mode de transmission. Aussi bien les instructions françaises de 1912 déclarent-elles, — et c'est là l'évidence même, — que la transmission de nouvelles par radiotélégraphie tombe sous le coup de l'alinéa 2 de l'art. 45. Dans la rédaction de 1916 [3] il est en outre déclaré que « tout usage de la T. S. F. destiné à renseigner l'ennemi et à l'aider dans ses opérations constitue un acte d'assistance hostile rendant le navire passible de capture comme il est dit à l'art. 46, 1° de la déclaration de Londres. » Autrement dit, le navire est considéré comme prenant part aux hostilités. Ainsi la transmission de nouvelles ou renseignements par T. S. F. est traitée de façon particulièrement grave : il faut reconnaître qu'elle est susceptible de rendre aux escadres ennemies des ser-

(1) Fauchille, *Jurisprudence française*, p. 496.

(2) D'après A. Pearce Higgins (Hall, 8e éd. p. 820), il s'agirait de dépêches diplomatiques : rien ne nous autorise à confirmer cette assertion.

(3) Fauchille, *op. cit.*, p. 17, art. 15, § 119.

vices de la plus haute importance. Dans un transport matériel de dépêches, le navire neutre n'assume qu'un rôle passif : assurer leur transmission, tandis qu'un navire muni de T. S. F. peut, à tous moments communiquer avec l'ennemi et lui transmettre les renseignements qu'il a lui-même recueillis.

Aussi les instructions françaises confèrent-elles, en cette matière aux autorités maritimes, la possibilité de prendre des mesures préventives ; tout navire muni de T. S. F. est traité en suspect [1]. Si les circonstances l'exigent, l'Amirauté pourra notifier à ces navires, lorsqu'ils séjournent dans la zone des opérations de guerre, de multiples interdictions, telles que : transmettre des nouvelles sur la situation et les mouvements des bâtiments de l'escadre, d'enregistrer des télégrammes clairs ou chiffrés provenant de ces bâtiments, d'émettre des signaux de nature à troubler leurs communications, etc... Si lesdits navires passent outre à ces injonctions, ils sont déclarés coupables d'assistance hostile. Il sera d'ailleurs toujours possible d'enjoindre à ces navires de s'éloigner de la zone des hostilités, de leur imposer une direction déterminée. Si la visite révèle simplement l'enregistrement de dépêches interdites, on pourra saisir le registre des télégrammes; s'il y a des motifs suffisants de suspecter leur bonne foi, on pourra saisir les appareils de T. S. F.

§ 3. — La correspondance postale

On ne saurait à l'heure actuelle parler de transport de dépêches sans envisager le cas de la corres-

(1) Déjà, pendant la guerre russo-japonaise, l'amirauté russe avait pris des mesures de ce genre. Cf. VERCKEN.

pondance postale. A la Conférence de Londres, il avait été décidé de s'en tenir purement et simplement aux dispositions de la XI[e] Convention de La Haye proclamant l'inviolabilité sur mer de la correspondance postale [1]. Pendant la guerre, tout aurait dû, semble-t-il, se passer sans difficultés. Deux questions cependant firent l'objet de controverses : la force obligatoire des conventions de La Haye et la portée exacte du terme « correspondance postale ».

a). — Valeur des conventions de La Haye de 1907

Les conventions de La Haye de 1907 n'avaient pas été ratifiées par toutes les puissances belligérantes. On comptait parmi celles-ci six Etats non-signataires : la Bulgarie, l'Italie, le Monténégro, la Russie, la Serbie, la Turquie. S'il s'était agi d'une matière déjà traitée dans les conventions de 1899, que tous les belligérants avaient ratifiées [2], on aurait pu soutenir que ces dernières au moins devaient être applicables. Mais ce n'était pas le cas de la correspondance postale.

L'Allemagne soutint que la XI[e] Convention de 1907, non ratifiée par tous les belligérants, n'était pas applicable. Les Etats-Unis affirmèrent que les dispositions contenues dans le traité, plus déclaratives que créatrices de droit, demeuraient obligatoires en tant que règles coutumières [3]. Mais, ainsi que le firent remarquer les gouvernements français et britannique [4], il est difficile de tirer une règle générale de la pra-

(1) Voir Introduction, p. 22.

(2) A part le Liberia.

(3) Memorandum américain du 24 mai 1916. Fauchille, *La Guerre de* 1914, t. III, p. 95, doc. 741.

(4) Réplique au memorandum américain précédent, en date du 21 sept. 1916, *ibid.*, p. 102, doc. 743.

tique antérieurement suivie par les Etats. Le rapport adopté à La Haye et concluant au projet de la XI[e] Convention constatait en effet : « la saisie, l'ouverture des sacs, le dépouillement, au besoin la confiscation, dans tous les cas, le retard et même la perte sont le sort ordinairement réservé aux sacs de dépêches voyageant sur mer en temps de guerre » [1]. Les puissances signataires avaient donc fait abandon à La Haye des droits qui leur étaient jusque-là reconnus.

Néanmoins, tout en déclarant la valeur légale de la XI[e] Convention « assez douteuse », les Alliés ne se sont point refusés à en observer les termes « raisonnablement interprétés », tout en se réservant le droit de modifier leur attitude au cas où les abus et les fraudes de l'ennemi le rendraient nécessaire.

En principe donc, conformément aux dispositions de la Convention de La Haye, la correspondance postale était inviolable sur mer, sauf le cas d'un navire forçant un blocus ou ressortissant d'un Etat non signataire de la Convention. Désireux de suivre, dans leur esprit au moins, ces dispositions, les gouvernements alliés firent savoir aux neutres :

1° Qu'ils traiteraient les colis postaux comme toute marchandise;

2° Qu'ils avaient le droit d'arrêter et visiter les marchandises dissimulées dans les plis, enveloppes ou lettres des sacs postaux;

3° Qu'ils s'abstiendraient de saisir en mer la correspondance véritable et en assureraient la retrans-

(1) Archives et Documents de la 2[e] Conférence de La Haye, I. p. 266.

mission la plus rapide dès que la sincérité en serait reconnue [1].

b). — Les colis postaux

Les services postaux ont toujours eu pour objet la réception, le transport et la distribution de lettres missives, puis de documents imprimés et échantillons. Enfin, sous le nom de « colis postaux », presque toutes espèces de marchandises, satisfaisant seulement à certaines conditions de poids, volume et emballage. A aucun égard de semblables « colis » ne constituent des lettres, correspondances ou dépêches et rien ne doit les soustraire à l'exercice des droits de police, de contrôle, de visite et éventuellement de saisie qui appartiennent aux belligérants en haute-mer vis-à-vis de toute cargaison.

Le 12 mars 1915, le croiseur auxiliaire allemand *Prinz Eitel Friederich* remit au service des Postes de Newport-News (Virginie) cent quarante-quatre sacs de correspondance à destination à l'Amérique du Sud provenant du steamer français *Floride*. Avant de couler ce vapeur, le commandant du navire allemand les avait pris à son bord pour en assurer la réexpédition; mais il avait abandonné les colis postaux considérés comme marchandise et non correspondance. Cette attitude ne parut point surprendre le gouvernement des Etats-Unis qui se borna à transmettre au gouvernement français les déclarations de l'officier allemand [2].

---

(1) Note du 3 avril 1916. Fauchille, *La Guerre de* 1914, t. II, p. 166, doc. 497.

(2) Communication du 8 avril 1915.

Par contre, dans une note du 4 janvier 1916 [1], les Etats-Unis reprochèrent aux autorités franco-britanniques d'avoir enlevé, sur le vapeur danois *Oscar-Second,* sept cent trente-quatre sacs de colis postaux expédiés des Etats-Unis vers la Norvège, la Suède et le Danemark; cinquante-huit sacs sur le *Stokolm,* allant de Suède en Amérique, et cinq cent quatre-vingt-dix-sept sur le *Friederick-VIII* puis sur l'*Héligolaw.* Le gouvernement américain, était-il affirmé, incline à regarder les colis postaux comme sujets au même traitement que le courrier.

Dans le memorandum du 15 février 1916, transmis aux Etats-Unis par la note du 3 avril [2], la France et l'Angleterre justifièrent leur conduite en montrant la différence de nature existant entre les colis postaux et la correspondance proprement dite. La réponse américaine du 24 mai 1916 [3] reconnut le bien-fondé de cette explication. Dorénavant, les Etats-Unis furent d'accord avec les Alliés pour considérer les colis postaux comme simples marchandises, et de même, ajoutaient-ils, les actions, obligations, coupures, chèques, mandats et autres effets négociables compris dans les envois postaux. Mais ils continuaient de tenir par correspondance les documents maritimes, listes de mandats de paiement et autres documents de ce genre, même se référant à des exportations de l'ennemi.

Le gouvernement britannique promit de réexpédier dans des délais particulièrement rapides les sacs

---

(1) Fauchille, *La Guerre de* 1914, t. III, p. 95, doc. 747.

(2) Memorandum annexé au décret du 7 juillet 1916, *Journal Officiel* du 8 juillet.

(3) Fauchille, *ibid.*, doc. 741.

étiquetés « documents maritimes » [1]. Mais les Alliés ne purent admettre de traiter comme correspondance les listes de mandats de paiement, véritables mandats de paiement transmis en bloc et susceptibles d'alimenter la puissance de résistance financière de l'ennemi [2].

c) La Correspondance postale véritable

Si les sacs postaux trouvés à bord de la *Floride* furent réexpédiés par le croiseur allemand *Prinz Eitel Friederich*, le 12 mars 1915, c'est là un acte tout à fait exceptionnel. Les 11, 17 et 18 août de la même année, les Allemands arrêtèrent en haute mer les paquebots norvégiens *Iris* et *Hacken*, ainsi que le suédois *Germania*. Ils saisirent à leur bord des sacs postaux de toutes provenances et destinations et les lettres furent censurées. Tout en faisant connaître son intention de ne plus pratiquer à l'avenir de pareilles saisies, le gouvernement allemand les déclara pleinement justifiées, la XI[e] convention de La Haye n'ayant à ses yeux aucune valeur.

Ceci n'est encore que peu de chose. La guerre sous-marine eut maintes fois pour conséquences d'anéantir le courrier transporté par les navires torpillés. Du 31 décembre 1914 au 31 décembre 1915 (et ce n'est là qu'un commencement!) les autorités allemandes ou austro-hongroises ont détruit, sans semonce ni avertissement préalable, treize paquebots postaux, avec le courrier qui était à bord, sans faire

(1) Memorandum britannique du 20 juillet 1916.

(2) Réplique franco-britannique au memorandum américain, en date du 21 septembre 1916. Fauchille, *op. cit.* III., p. 102, doc. 743.

plus de cas de l'inviolabilité de la correspondance que de la vie des passagers et des équipages. Voici la liste des navires détruits au cours de la période indiquée :

Higland Brae, 31 décembre 1914, coulé par le *Kaiser-Wilhelm*.

Toko-Maru, 30 janvier 1915, torpillé par un sous-marin.

Aquila, 17 mars 1915, d°

Falaba, 28 mars 1915, d°

Lusitania, 6 mai 1915, d°

Candidate, 7 mai 1915, d°

Arabic, 19 août 1915, d°

Hesperian, 4 septembre 1915, d°

Silver Ash, 6 octobre 1915, ?

Linkmoor, 20 septembre 1915, ?

Persia, 29 décembre 1915, torpillé.

Ville de la Ciotat, 29 décembre 1915, torpillé.

Author, ? ?

Ainsi que le constate la note franco-britannique du 15 février 1916, aucune protestation relative au traitement ainsi infligé à la correspondance postale ne fut adressée par les neutres aux gouvernements impériaux. On peut donc à bon droit s'étonner que la note américaine du 4 janvier 1916 ait reproché aux autorités françaises et britanniques d'avoir, le 23 décembre 1915, « enlevé des courriers entiers, y compris des sacs diplomatiques et consulaires américains » à bord du vapeur hollandais *Niew Amsterdam;* que, le 20 décembre, le navire hollandais *Noorder Dijke*, eût été dépouillé du courrier américain des Etats-Unis à destination de Rotterdam, et que ces courriers fûssent encore retenus.

Que valaient ces protestations? Certes la France et l'Angleterre avaient pris quelques libertés dans l'application du droit en vigueur, mais comparée avec celle de nos adversaires, leur conduite paraît encore bien modérée. Elle pouvait, en tous cas, se justifier par le droit de représailles.

Il fut établi par l'Entente un contrôle permanent de la correspondance transportée sur des navires alliés ou neutres (il n'y avait donc pas de mesures exceptionnelles à l'encontre de ces derniers). Les instructions françaises du 30 janvier 1916 déclaraient : « Dans certains cas, il sera possible de prendre connaissance des lettres officielles ou particulières adressées aux autorités ennemies ou à des personnes résidant en territoire ennemi ou occupé par lui et trouvées à bord des bâtiments capturés. S'il en est qui présentent intérêt, elles seront transmises au ministère de la Marine; les autres seront expédiées avec le moins de retard possible [1]. »

Le contrôle effectué, sur le territoire des Alliés, de divers sacs postaux embarqués sur des paquebots qui y faisaient escale, a révélé la présence d'articles de contrebande particulièrement recherchés. Le même contrôle, exercé dans les mêmes conditions sur des sacs postaux quittant l'Europe, a fait découvrir dans ceux embarqués à bord du seul paquebot hollandais *Zaandyck*, trois cent soixante-huit paquets de marchandises diverses. Une lettre d'une maison commerciale allemande du 15 décembre 1915, interceptée, indiquait la fréquence de pareils envois.

Ainsi les résultats du contrôle effectué par les Alliés sur la correspondance justifiaient, semble-t-il,

(1) Art. XVI. FAUCHILLE, *Jurisprudence française*, p. 17.

son institution même. Si la correspondance postale est inviolable, du moins doit-on pouvoir vérifier qu'il s'agit bien de correspondance postale. Avant 1907, les lettres et dépêches étaient sujettes à confiscation, et si la convention de La Haye a consacré leur inviolabilité, c'est qu'on avait pensé que les belligérants ayant le télégraphe à leur disposition, les correspondances par poste seraient désormais sans intérêt pour la guerre. On a vu l'emploi abusif des courriers postaux pour l'envoi de marchandises. D'autre part, l'importance de la correspondance postale véritable par rapport aux opérations de guerre n'a pas disparu. L'expérience l'a montré au cours de la guerre : des actes hostiles ont échoué, qui avaient été projetés dans des correspondances; des complots dangereux ont été ainsi découverts et déjoués.

Les Etats-Unis finirent par admettre le contrôle de la correspondance [1], puisque les Alliés s'engageaient à retransmettre la correspondance véritable n'ayant pas trait aux opérations de guerre. Ils reprochaient toutefois à ce contrôle d'être opéré dans des ports belligérants et non pas en haute mer. Cela entraînait dans les retransmissions du courrier des retards considérables et parfois des pertes. Ainsi le *Frederick-VIII* avait vu ses sacs postaux enlevés et retenus par les autorités britanniques; des courriers saisis à bord du *Medan* le 30 janvier n'avaient été réexpédiés qu'entre le 2 février et le 2 mars; cent quatre-vingt-deux sacs avaient été perdus à bord du *Meklemburg* le 26 février, durant leur transfert en Hollande.

(1) Tel que l'établissait la note du 24 mai 1916.

L'Angleterre répliqua [1] que les sacs de correspondance neutres saisis sur le *Medan* avaient tous été réexpédiés le 12 février. Quant aux cent quatre-vingt-deux sacs perdus sur le *Meklemburg*, ils étaient tous de destination ennemie; encore fallait-il attribuer cette perte aux mines sous-marines semées illégalement par l'ennemi. Par ailleurs, toutes dispositions seraient prises pour abréger les délais de réexpédition. Les Alliés affirmaient néanmoins la nécessité de procéder au débarquement des sacs postaux et de les envoyer dans des centres pourvus du personnel et du matériel nécessaires à en effectuer le contrôle. Une telle opération ne pouvait avoir lieu en haute mer qu'au prix d'une grande confusion et des inconvénients les plus graves.

Section II

SITUATION DU TRANSPORTEUR

§ 1. — Condition nécessaire pour engager la responsabilité du transporteur

Il faut toujours un *voyage spécial* du navire (art. 45, 1°). Le transporteur est donc traité moins sévèrement qu'au cas de transport de militaires où il suffit parfois qu'il ait simplement connaissance de la qualité des passagers. La nécessité d'un voyage spécial corrige ici ce qu'il y a d'imprécis dans la nature du service interdit : toute transmission de nouvelles dans l'intérêt de l'ennemi. On peut toujours soutenir en effet que la transmission d'une nou-

(1) Memorandum du 20 juillet 1916, Fauchille, *op. cit.* III, p. 100 et s., doc. 742.

velle quelconque à l'ennemi est faite dans son intérêt [1]. Du moment que le navire voyage spécialement en vue de cette transmission, il est vraisemblable que l'intérêt des nouvelles est sérieux.

Il s'agit bien d'un voyage spécial du navire en vue de transmettre des dépêches ou nouvelles, ce qui ne doit pas être confondu avec : dépêches transmises à titre spécial. Le § 63 des instructions françaises déclare en effet : « Le transport des dépêches officielles ne peut être incriminé que s'il est fait à titre spécial... » Cela signifie simplement : transport effectué en dehors d'un service postal, et ne vise en rien la condition du voyage spécial exigée par la déclaration de Londres.

Nous avons rapporté plus haut [2] comment deux passagers de nationalité britannique avaient été arrêtés près de Messine sur un navire grec qui fut admis à continuer sa route. Il est permis de penser que ce navire ne fut pas inquiété parce qu'il n'effectuait point le voyage spécial exigé à l'art. 45. Ce n'est là qu'une hypothèse. Le bâtiment neutre, en effet, avait été arrêté par un sous-marin : or un sous-marin est incapable de se charger d'une prise. Quelle que fût la responsabilité du navire visité, il n'y avait donc que deux solutions possibles : le laisser continuer sa route ou le faire disparaître, sans que fût assurée la sécurité de son équipage, contrairement aux règles du droit international. A l'époque où se place cet incident [3], l'Allemagne hésitait encore à détruire de la

(1) C. f. A. Rolin, *op. cit.*, p. 428.
(2) Supra, p. 69.
(3) En décembre 1914.

sorte un navire de commerce appartenant à une puissance neutre amie.

Le voyage spécial était réalisé dans le cas de l'*Iro-Maru* [1]. Ce navire, dont nous avons déjà parlé, se rendait de Shanghaï à Bangkok avec mission d'y conduire un agent ennemi porteur de dépêches. Les déclarations mêmes de ce passager ne laissent aucun doute à cet égard : « Le navire a été affrété pour la durée d'un mois et plus s'il était nécessaire pour mon voyage... le seul but du navire était de me conduire à Bangkok. »

Le propriétaire du navire affirma son ignorance, sans pouvoir toutefois en apporter la preuve. Mais il fut établi que l'affréteur (en l'espèce la Compagnie Japonaise Kaigosha) connaissait la nationalité allemande du passager. Il est d'ailleurs fort douteux, puisqu'il y avait voyage spécial, que l'ignorance, même démontrée, du transporteur ait pu constituer une excuse valable.

Dans les cas de transport de personnes, sa simple connaissance suffit parfois à engager la responsabilité du transporteur [2]. Il n'existe, au cas de transmission de dépêches, aucune disposition équivalente. On peut donc s'étonner que dans l'affaire du *Leif-Gundersen* [3] (19 décembre 1918), la question de voyage spécial ait été passée sous silence. Tout bien pesé, il n'apparaît pas que le voilier ait entrepris un voyage spécial pour la transmission de plis et dépêches au profit de l'en-

---

(1) Voir Supra, p. 69.

(2) Transport d'un détachement militaire et de personnes prêtant, durant le voyage, assistance directe aux opérations de l'ennemi.

(3) Fauchille, *Jurisprudence française*, p. 496.

nemi. Porteur d'une importante cargaison de maïs chargée en Amérique à destination du Danemark, il avait pris au surplus quelques sacs de dépêches; mais rien ne permet d'affirmer qu'il ait modifié en quoi que ce soit son itinéraire normal. En somme, les dépêches destinées à l'ennemi pouvaient être saisies, mais il manquait un élément à l'exercice du droit de capture. Il semble même superflu que le capitaine ait cru devoir invoquer pour sa défense son ignorance de la nature et de la destination des dépêches trouvées à son bord, au lieu d'invoquer simplement cette absence de voyage spécial.

Il ne fut pas question, dans les débats, de la déclaration de Londres. Le Conseil des prises rejeta l'excuse alléguée et prononça la confiscation en vertu de ce principe que « tout belligérant tient du droit des gens d'empêcher, par arraisonnement régulier suivi de capture, les navires neutres de se livrer à des opérations contraires à la neutralité. » N'oublions pas, en effet, que depuis le décret du 7 juillet 1916, la déclaration de Londres était officiellement abrogée et « les règles générales du droit international » appelées à le remplacer. C'est uniquement à ces « règles générales » que s'est référé l'arrêt. C'est là, remarquons-le, quelque chose d'exceptionnel : la plupart des décisions rendues par les tribunaux de prises français ou alliés ont continué, même après la date du 7 juillet, de faire application en ce qui concerne l'assistance hostile, des règles de la déclaration de Londres. Ce maintien s'explique par leur valeur de coutume internationale.

Dans le cas du *Zambesi*, il y avait non seulement voyage spécial, mais affectation actuelle et exclusive

du navire à la transmission de messages et renseignements dans l'intérêt de l'ennemi (art. 46, 4°). L'affaire présentait donc un caractère particulièrement grave. Elle trouvera place au paragraphe suivant.

§ 2. — Conditions aggravant la responsabilité du transporteur

En ce cas, il n'y a pas seulement voyage spécial du navire, mais il est actuellement et exclusivement affecté à la transmission des nouvelles dans l'intérêt de l'ennemi (art. 46, 4°); ou il se trouve sous les ordres ou le contrôle de l'ennemi (art. 46, 2° et 3°), ou bien enfin il prend part aux hostilités (art. 46, 1°).

Des conditions de ce genre auraient pu être relevées dans l'affaire de l'*Iro-Maru* [1]. Il résultait, en effet, des déclarations du passager que le navire effectuait non seulement un voyage spécial, mais un voyage exclusivement entrepris dans le but de transporter un agent de l'ennemi, de telle sorte que le cas aurait pu tomber également sous le coup des alinéas 2 et 3 de l'art. 46 : navire sous les ordres ou le contrôle d'un agent placé à bord par le gouvernement ennemi et affrété en totalité par le gouvernement ennemi. Il ne fut cependant condamné qu'en application de l'art. 45.

Dans l'affaire du *Zambesi* [2], la Cour des prises retint contre le navire des charges particulièrement graves. Il était employé au service de l'ennemi et à la poursuite de ses intérêts; il était sous les ordres et

---

(1) Supra, p. 69.

(2) Fauchille et Basdevant, *Jurisprudence britannique*. I., p. 113.

le contrôle de l'ennemi, dont il servait les projets; il était à l'usage exclusif de l'ennemi; enfin, l'accord conclu entre le représentant du propriétaire et les autorités ennemies constituait un véritable sous-affrètement du navire au gouvernement ennemi.

Le 6 août 1914, les autorités allemandes de Nauru recherchèrent un bateau neutre pour transporter à Rabaul des télégrammes adressés au gouvernement de cette place. Le navire anglais *Zambesi* s'offrit à remplir cette mission. Bien que le représentant de la Compagnie propriétaire du navire n'eût signé avec l'ennemi aucune charte-partie formelle, les témoignages recueillis permettaient de considérer l'accord intervenu comme un affrètement du navire non seulement pour la durée du voyage sus-indiqué, mais pour tous ceux qui auraient pu être décidés par le gouvernement de Rabaul. Il y avait donc application des alinéas 2, 3 et 4 de l'art. 46.

Les propriétaires et affréteurs affirmèrent pour leur défense, que ni eux, ni les personnes agissant pour leur compte ne connaissaient, au moment du contrat, l'existence des hostilités entre l'Allemagne et l'Angleterre. Ils n'apportaient d'ailleurs aucune preuve à l'appui de cette prétention. Lorsque fut passé le contrat avec les autorités allemandes de l'Ile Nauru, celles-ci connaissaient l'existence de l'état de guerre entre l'Allemagne et la Grande-Bretagne : était-il vraisemblable, qu'à ce moment, le représentant de la Compagnie britannique pût encore l'ignorer? De l'avis de la Cour, sachant alors (il l'avait, en effet, reconnu) que la guerre existait entre l'Allemagne et la Russie, ce dernier aurait dû se montrer plus circonspect avant de s'engager de la sorte avec un belligérant. Son igno-

rance, à la supposer sincère, était due à sa propre négligence. C'était, croyons-nous, bien juger, car le défendeur n'avait pas apporté la preuve de sa prétention, et, aux termes de la déclaration de Londres (art. 45 *in fine*) le navire devait être réputé connaître les hostilités, ayant quitté un port ennemi après l'ouverture de celles-ci.

Ces motifs eûssent été suffisants, en l'espèce, pour écarter la prétention des défendeurs, mais le juge a élargi le débat en refusant d'admettre, de façon générale, la recevabilité de l'excuse d'ignorance. « L'argument de la défense, déclare-t-il, semble supposer que la condamnation repose sur un délit et revêt la nature d'une punition. Si le navire est devenu *de facto* un instrument de l'ennemi, il encourt la condamnation, bien que les personnes qui en ont la garde soient exemptes de tout délit moral. » Nous reparlerons plus tard du caractère de la sanction appliquée au navire [1]. Dès à présent, remarquons que le principe sus-énoncé, visiblement inspiré de l'ancienne jurisprudence britannique semble à l'heure actuelle bien rigoureux, et surtout difficilement conciliable avec les dispositions de la déclaration de Londres exigeant en certains cas la connaissance du transporteur ou un voyage spécial du navire (art. 45).

On doit rapprocher de cet arrêt celui du Conseil des prises français condamnant le *Leif-Gundersen* [2] : là aussi les juges n'ont considéré que les faits matériels, sans faire état des intentions du transporteur. Par contre on peut lui opposer des arrêts relatifs aux

(1) Voir Infra, chap. V.
(2) Supra, p. 71.

Pontoporos, *Hanametal*, *Alwina* (britanniques) et *Chrysopolis* (italien) [1]. Dans ces derniers cas, bien que les actes reprochés fussent patents, les juges ont refusé de prononcer une condamnation, leurs auteurs étant dépourvus d'intentions coupables.

---

(1) *Pontoporos* et *Chrysopolis*, p. 108 et s. — *Hanametal*, p. 55; *Alwina*, p. 96.

CHAPITRE III

Services de ravitaillement

Après les transports de personnes et la transmission de nouvelles, se placent, tout naturellement, les transports d'objets de ravitaillement au profit de l'ennemi. Ces cas furent, au cours de la guerre, particulièrement nombreux. Nous savons, en effet, que les Puissances centrales ne pouvaient utiliser, pas plus à cette fin qu'à d'autres, leur propre flotte marchande. Des croiseurs allemands furent, dès les premiers jours, isolés dans le Pacifique. Surtout, les sous-marins, dont le rayon d'action est forcément restreint, devaient, pour remplir leur rôle, trouver à se ravitailler à proximité du théâtre de leurs opérations. Le voyage depuis leur base jusqu'aux lieux de la guerre et la nécessité d'assurer leur retour auraient absorbé presque entièrement leur capacité de combat. Enfin, outre la dépense de combustible, de vivres, et la fatigue des machines et des équipages, il y avait de gros risques à se frayer passage à travers les barrages établis par les forces alliées.

Ces quelques remarques suffisent à signaler l'importance des services ainsi rendus par les neutres à nos adversaires. A n'en pas douter, cette sorte de ser-

vice est plus grave qu'un simple transport de contrebande de guerre. On ne saurait le considérer comme un simple acte de commerce : c'est aussi un acte de guerre, impliquant de la part du neutre une véritable immixtion dans les hostilités. Cette hypothèse n'est pas, il est vrai, explicitement prévue à la déclaration de Londres comme un acte d'assistance hostile. Elle se trouve incluse dans les dispositions suivantes de l'article 46 :

1° Navire prenant une part directe aux hostilités;

2° Navire sous les ordres ou le contrôle d'un agent placé à bord par le gouvernement ennemi;

3° Navire affrété en totalité par le gouvernement ennemi.

Ces services de ravitaillement et approvisionnement constituent en réalité la principale application de l'art. 46. Ce sont de beaucoup les cas les plus nombreux d'assistance hostile relevés au cours de la guerre.

Section I

LA JURISPRUDENCE

Deux tendances doivent être relevées. Certaines décisions voient dans les opérations de ravitaillement de navires ennemis un acte d'assistance hostile des plus graves; d'autres y constatent simplement un transport de contrebande. La première tendance représente la jurisprudence française et italienne; la seconde, la jurisprudence britannique. Après les avoir étudiées séparément, nous expliquerons les causes de cette divergence et indiquerons la solution qui doit être adoptée.

§ 1. — La jurisprudence française et italienne

Le premier cas offert par la jurisprudence française est celui de la *Heina* [1], condamnée par le Conseil des prises le 29 septembre 1914. Le vapeur norvégien *Heina* fut arrêté au large des Antilles par le croiseur *Condé* le 13 septembre 1914. Il se livrait à des opérations ayant pour objet le ravitaillement en vivres et combustible des forces navales allemandes aux Antilles et dans l'Atlantique, sous le contrôle d'un agent allemand spécialement embarqué à cet effet. Par suite d'affrètements successifs, le navire voyageait en exécution d'une charte-partie passée au profit de la Compagnie allemande « Hamburg-Amerika-Linie ».

La *Heina* fut condamnée en vertu de l'art. 46, sans autres précisions. Il est certain que l'alinéa 2 (contrôle d'un agent ennemi) se trouvait réalisé. D'autre part, si le navire n'était pas apparemment affrété par le gouvernement ennemi, il l'était par une compagnie allemande des plus suspectes. Dans toutes les affaires de ce genre, on retrouve la « Hamburg-Amerika ». En décembre 1915, au cours d'un procès retentissant, ses agents furent accusés et convaincus d'avoir conspiré pour ravitailler des navires allemands au large des Etats-Unis, falsifié des papiers de bord, etc., etc. [2].

Nous devons citer ensuite deux affaires assez proches de ravitaillement de sous-marins. Le 6 février 1916, le croiseur *Pothuau* arraisonna, en vue de

(1) Fauchille, *Jurisprudence française*, p. 119 et 409.
(2) D'après Mérignhac et Lémonon, t. II, p. 518.

Chypre, un goëlette albanaise, l'*Evangelistria* [1] qui voyageait dans des conditions irrégulières et sans les papiers de bord requis. Elle était mouillée à l'abri d'une ligne de récifs signalés comme le refuge des bâtiments suspects. L'officier visiteur constata qu'un certain nombre de personnes qui avaient été vues de loin sur le pont du voilier avaient profité de l'obscurité pour quitter le bord. Enfin des traces de pétrole toutes récentes furent relevées dans les cales. Rien de tout cela ne constituait une inculpation précise, mais, comme l'a déclaré le Conseil des prises (le 29 juin 1916), l'ensemble des faits exposés démontrait sans doute possible, que la goëlette se livrait, contrairement à la neutralité, à des opérations ayant pour objet le ravitaillement en pétrole des sous-marins ennemis. L'arrêt ajoute que ce fait constitue un acte d'assistance hostile « conformément au principe posé par l'art. 46 de la déclaration de Londres. »

Dans l'affaire de l'*Adelphotis* [2], il s'agit d'un bâtiment grec capturé dans le canal de Chio par le dragueur *Herse*, le 31 décembre 1915. Ayant dévié de sa route normale, porteur d'une cargaison de pétrole, le voilier se trouvait dans une situation des plus irrégulières. Le Conseil des prises en prononça la confiscation le 8 novembre 1917, « attendu que le pétrole était destiné au ravitaillement de sous-marins, ce qui constitue une assistance hostile ». Il n'est pas fait mention de la déclaration de Londres.

Des trois arrêts précédents (et surtout les deux derniers) il ressort que la jurisprudence française

(1) Fauchille, *Jurisprudence française*, p. 281.
(2) Fauchille, *Jurisprudence française*, p. 283.

considère le ravitaillement des navires de guerre ennemis comme constituant *ipso facto* un acte d'assistance hostile, que soient ou non réunies les conditions posées à l'art. 46 de la déclaration de Londres.

C'est dire qu'il n'est pas nécessaire d'établir, en plus de l'opération même de ravitaillement, que le navire se trouve sous les ordres ou le contrôle d'un agent placé à bord par l'ennemi, ou que le navire est affrété en totalité par le gouvernement ennemi. Les faits eux-mêmes indiquent suffisamment que le navire est au service de l'ennemi : c'est là le point essentiel.

Les deux arrêts suivants précisent en ce sens l'attitude de notre Conseil des prises. Le 2 mai 1918, il prononça seulement la confiscation pour contrebande des cargaisons transportées par les navires grecs *Angelike* (5 sacs de paraffine) et *Athènes* (4 barriques d'huile spéciale) à destination des forces navales ennemies [1]. Les faits ne présentaient pas la même gravité que dans les affaires précédentes. Rien n'indiquait que les deux navires fussent au service de l'ennemi, ou qu'ils aient agi sous sa direction, en vertu d'ordres par lui communiqués. On savait simplement qu'une base de ravitaillement avait été établie par l'ennemi sur les côtes de Grèce et l'île de Crète. Il n'était pas établi que les deux navires arrêtés eussent des rapports directs avec les autorités navales ennemies. Il n'y avait donc pas immixtion directe des neutres dans les opérations de guerre, mais simple transaction commerciale portant sur des articles prohibés.

---

(1) Fauchille, *Jurisprudence française*, p. 427.

Fut également condamné pour transport de contrebande la jonque *Paô-Hing-Lie* [1], capturée au large des côtes d'Indo-Chine. Le voyage était des plus suspects; un passeport avait été demandé pour une fausse direction. La cargaison se composait en grande partie de pétrole lampant et il était avéré que des patrouilleurs et mouilleurs de mines allemands fréquentaient ces parages. Le cas peut paraît plus grave que les deux précédents et se rapprocher plutôt de celui de l'*Evangelistria* ou de l'*Adelphotis*. N'y avait-il pas là une tentative d'assistance hostile? En réalité, on manquait de preuves. La situation n'était pas la même que sur les côtes de Grèce où il existait, au su de tous, une véritable organisation de ravitaillement, où tout navire rencontré pouvait être à bon droit présumé suspect.

L'attitude de l'Italie en matière de ravitaillement de navires de guerre est encore plus nette que celle de la France. En effet, les instructions italiennes déclarent expressément qu'un navire est coupable d'assistance hostile lorsqu'il « facilite le réapprovisionnement de l'ennemi (art. 54 *b*) ou « est affecté au transport de matériaux de guerre dans l'intérêt de l'ennemi » (art. 54 *d*). Dans cette dernière hypothèse, ce qui distingue le cas d'assistance hostile d'un simple transport de contrebande, c'est cette affectation du navire : la distinction peut être parfois assez délicate. C'est ainsi que le navire grec *Nilos* [2] fut traduit devant la Commission des prises, sous prévention de contrebande de guerre *et* assistance hostile. On lui repro-

(1) Fauchille, *Jurisp. franç.*, p. 438 (1er août 1918).

(2) Fauchille et Basdevant, *Jurisprudence italienne*, p. 234 (14 déc. 1917-21 juin 1918).

chait d'avoir livré à l'ennemi une cargaison de vieux fer. Le fait était d'ailleurs inexact et le navire fut relâché.

L'affaire de la *Belle-Scutarina* [1], goëlette albanaise saisie dans le port de Bari le 24 novembre 1915, se présente comme un cas de ravitaillement de navires ennemis particulièrement grave. Le long temps employé pour un voyage qui aurait dû être très court (traversée de Scutari à Bari), la capture, peu après l'arrivée du navire, de deux pigeons voyageurs portant sous l'aile le numéro du voilier, enfin la rumeur qui courait sur le capitaine et certains membres de l'équipage, avaient incité les autorités italiennes à procéder à une visite. On constata la présence, à portée de la main, de deux réservoirs de plus de 1.300 litres de pétrole raffiné, sept cartes marines, une jumelle prismatique et des instruments de précision. Le capitaine et les membres de l'équipage furent trouvés porteurs de sommes considérables en or. Tout démontrait qu'ils s'étaient entendus avec des émissaires autrichiens pour ravitailler des hydravions et des sous-marins en un lieu convenu, désigné sur les cartes par des indications manuscrites.

La goëlette fut condamnée pour ravitaillement de sous-marins, en vertu de l'art. 46 de la déclaration de Londres et de l'art. 54 des règles italiennes; le capitaine et plusieurs membres de l'équipage furent traduits en justice. (Voir chapitre « Sanction »).

---

(1) Fauchille et Basdevant, *Jurisprudence italienne*, p. 45 (6 avril-4 mai 1916).

§ 2. — La jurisprudence britannique

Les Cours de prises britanniques ont considéré les opérations de ravitaillement comme de simples transports de contrebande dans quatre affaires d'une gravité cependant incontestable, se séparant ainsi nettement de la jurisprudence franco-italienne exposée précédemment.

Dans l'affaire de l'*Alwina*[1], il s'agissait d'un transport de charbon (2.000 tonnes environ) destiné à des croiseurs allemands. Le navire, vapeur hollandais, était affrété à une Compagnie mexicaine soupçonnée d'être liée à la Hamburg-Amerika. Sur le rôle d'équipage, figurait comme steward, puis comme passager, un individu hollandais ou allemand qui, vraisemblablement occupait les fonctions de subrécargue. Bref, dans la conduite du navire tout prêtait à suspicion.

L'avocat de la Couronne demanda une condamnation pour assistance hostile en vertu de l'art. 46 (alinéas 1, 2 et 3) de la déclaration de Londres. Il était établi, affirmait-il, que le navire, au moment de la saisie, revenait de prendre une part directe aux hostilités (en fournissant ou tentant de fournir du charbon à des navires de guerre ennemis); qu'il était sous les ordres ou le contrôle d'un agent placé à bord par le gouvernement ennemi; qu'il était exclusivement employé par le gouvernement ennemi.

Les armateurs soutenaient pour leur défense, qu'il y avait simplement transport de contrebande, et que celle-ci n'ayant pas été livrée, le navire n'était

(1) 5 mai 1916. Fauchille et Basdevant, *Jurisprudence britannique*, t. II, p. 130.

pas sujet à confiscation au cours du voyage de retour [1]. C'est à ces conclusions que s'est rangé le juge. Il n'a pas été prouvé à la Cour que le navire rentrât dans l'une des catégories spécifiées à l'art. 46. « A mon avis, déclare-t-il, c'était un navire neutre transportant de la contrebande de guerre, avec de faux papiers, un subrécargue suspect, etc... ». Il reconnaît donc qu'il y a quelque chose de plus qu'un transport de contrebande, mais ne se croit pas autorisé à dire qu'il y a assistance hostile...

La Couronne fit appel, maintenant que « le navire était engagé dans un service contraire à la neutralité ». Cette requête fut rejetée par le Comité judiciaire du Conseil privé, le 22 janvier 1918.

Dans cette affaire, le juge s'était inspiré d'un arrêt rendu quelque temps auparavant par la Cour Suprême des îles Falkland. Il s'agissait d'un navire de même type que l'*Alwina* et appartenant au même propriétaire, la *Josephina*, qui, en vertu d'une charte-partie semblable, transportait, dans le même but, une cargaison de charbon. Partie peu de jours avant l'*Alwina*, la *Josephina* fut capturée par les autorités britanniques et condamnée pour transport de contrebande « à savoir de charbon en vue de ravitailler des navires de guerre allemands ».

Cette jurisprudence se poursuit dans l'affaire de l'*Edna* [1]. Ce navire avait transporté une cargaison de charbon et divers appareils de précision, lunettes de visée, etc..., à destination du croiseur allemand *Leipsig*. Après de multiples péripéties, les deux navires

(1) En cas de contrebande, de même que d'assistance hostile légère (art. 45), le navire doit être saisi *in delicto*.

(2) 2 avril 1919, Fauchille et Basdevant, t. II, p. 547.

finirent par se rencontrer dans la Baie des Baleines où se fit le transbordement. De plus, il y avait à bord plusieurs personnes suspectes, dont l'une était en rapport avec le service naval allemand.

L'*Edna* fut capturée au cours d'un voyage ultérieur. Le juge en prononça la relaxe en se référant à l'affaire de l'*Alwina* « ...la fourniture de charbon étant un acte de contrebande, la saisie a eu lieu trop tard pour être justifiée... La fourniture de charbon au *Leipsig* est, à mon avis, une opération de contrebande et rien d'autre. »

Les trois affaires que nous venons d'exposer caractérisent nettement l'attitude de la jurisprudence britannique en notre matière. Nous relevons cependant, tout au début de la guerre (30 octobre 1914), une condamnation pour assistance hostile prononcée contre le navire norvégien *Thor* [1], dans un cas très analogue aux précédents, par la Cour royale de Sainte-Lucie. Mais ce n'est là qu'une exception dont nous aurons bientôt l'explication. Le même jour, en effet, à la même audience et à raison de faits semblables, le même juge avait condamné le navire *Lorenzo* [2] pour transport de contrebande.

Les deux navires, *Thor* et *Lorenzo*, étaient affrétés par la « Hamburg-Amerika-Linie », ostensiblement pour le transport de charbon et provisions diverses à l'adresse d'un consignataire non dénommé, l'un en Argentine, l'autre en Uruguay. La réalité était tout autre : il s'agissait de ravitailler des navires de guerre allemands. Chaque bâtiment avait à bord comme

(1) Fauchille et Basdevant, *jur. brit.*, t. I, p. 36.
(2) *Ibid.*, p. 34.

subrécargue un officier de la réserve navale allemande chargé d'indiquer la direction à suivre et jouissant d'une autorité incontestée. Les ordres qu'il donnait étaient reçus comme ceux du gouvernement ennemi.

Partis séparément de Newport-News (Virginie), les deux vapeurs se rencontrèrent en un point de l'Océan convenu d'avance, où devait avoir lieu le transbordement du charbon et autres articles à bord du croiseur *Karlsrhue*. Trois charbonniers allemands s'étaient joints au *Thor* en cours de route.

Examinant d'abord le cas du *Lorenzo*, le juge déclara que sa conduite constituait un transport de contrebande caractérisé. Il en prononça donc la condamnation, ajoutant toutefois cette remarque curieuse : « Il n'est pas nécessaire de prendre en considération si le service rendu, ou que l'on pensait devoir rendre, constituait une plus grave infraction à la neutralité qu'un simple transport de contrebande : il suffit de savoir que l'entier chargement fût de contrebande. »

Mais le *Thor*, parti le premier de Newport-News, avait quitté ce port *avant la déclaration de guerre* : il ne pouvait donc être confisqué pour contrebande de guerre. C'est pourquoi, contrairement au cas précédent, le juge déclara cette fois : « il est nécessaire d'examiner si la conduite du navire constituait une assistance hostile ». Par suite, estimant que les faits reprochés rentraient dans l'application des alinéas 2° et 3° de l'art. 46, il prononça la condamnation. Mais il est bien certain que si le *Thor* avait été condamnable pour contrebande, comme l'était le *Lorenzo*, la question d'assistance hostile n'aurait pas été soulevée. Le juge n'y a recouru que pour éviter

la relaxe du navire, comme cela s'est produit au cas de l'*Edna* et de l'*Alwina*.

Nous devons signaler à part le cas du *Bangor*[1]. Il s'agit d'une espèce en tous points semblable aux précédentes : navire norvégien parti de Baltimore à destination apparente de Buenos-Ayres, et, en réalité, dans le but de ravitailler la flotte allemande en charbon et approvisionnements divers. Mais cette fois, il ne fut question ni de contrebande, ni d'assistance hostile. Le juge prononça simplement la condamnation, exposant, sans les qualifier, les faits reprochés : « navire équipé et aménagé pour rendre des services à des navires de guerre ennemis; des circonstances aggravantes de tout genre entourèrent sa conduite et son emploi... »

Cet arrêt indique encore plus que les autres la répulsion des juges britanniques à parler d'assistance hostile. Voici pourtant une affaire où l'emploi de ce terme n'eût pas été déplacé! Elle démontre, comme les précédentes, qu'il existait en Amérique une vaste organisation de ravitaillement dont la « Hamburg-Amerika » assumait la haute direction.

On peut rapprocher de la jurisprudence britannique le seul arrêt de la Cour Suprême des prises germanique présentant quelque intérêt. Il est en date du 17 novembre 1916 et condamne le navire norvégien *Helicon*, saisi par un croiseur allemand dans le Pacifique comme porteur d'une cargaison de charbon destinée à des croiseurs anglais. Le transport de contrebande seul fut retenu, et la question d'assistance hostile laissée sous silence. On ne peut évidem-

(1) 9 juillet 1916. Fauchille et Basdevant, t. II, p. 166.

ment, sur ce seul cas, juger de la pratique allemande [1].

Section II

CARACTERE DES OPERATIONS DE RAVITAILLEMENT

Les Tribunaux de prises (français, anglais, italiens) sont d'accord pour déclarer qu'il y a assistance hostile quand un transport de ravitaillement se trouve rentrer, selon l'expression du juge dans l'affaire de l'*Alwina*, « dans l'une des catégories spécifiées de l'art. 46 ». Sur ce point, il n'y a pas de difficultés. C'est lorsqu'il s'agit de qualifier l'opération de ravitaillement elle-même qu'apparaissent les solutions contradictoires : ravitailler les sous-marins en pétrole constitue une assistance hostile (*Evangelistria, Adelphotis* et instructions italiennes); la fourniture de charbon à un vaisseau ennemi est par elle-même un simple transport de contrebande (*Josephina, Alwina, Edna...*).

Il y a là deux propositions inconciliables. Et cependant, ainsi que l'a remarqué le juge dans l'affaire de l'*Edna*, « il doit être possible de tracer une ligne de démarcation entre l'assistance hostile et le transport de contrebande. » Nous dirons même que cela a été tenté et réalisé, quelque délicate que soit parfois la distinction à faire entre les deux notions rivales. Les auteurs ont fort bien signalé la différence dans le caractère même des actes qui constituent ces deux sortes d'opérations. Nous l'avons déjà indiquée dans

(1) V. Fauchille, de Visscher et Blociszenski, *Jurisprudence allemande des prises maritimes;* également, Garner, *Prize law during the world war*, p. 630.

notre Introduction [1]. Autre chose est de transporter une cargaison à destination d'un port ennemi que de la livrer, en mer, à un navire de guerre ennemi. Dans le premier cas on peut n'apercevoir que le côté commercial de l'opération : le neutre n'est pas tenu de suivre l'emploi de sa marchandise. Dans le second au contraire, on constate l'immixtion flagrante du neutre dans les hostilités.

§ 1. — La doctrine

Avant la déclaration de Londres, la doctrine n'hésitait pas à citer parmi les services interdits aux neutres non seulement le transport de certaines personnes ou certains documents, mais encore celui de toutes choses, quelque inoffensives qu'elles fussent, au cas où elles seraient destinées à l'usage immédiat d'une flotte ou d'une armée belligérantes [2].

« Ce n'est plus — écrit Hautefeuille [3] — l'objet qu'on doit considérer, mais la propriété et la destination de cet objet, mais le motif du transport : il ne s'agit plus de contrebande, mais d'immixtion aux actes mêmes de la guerre. »» Et Kleen n'est pas moins affirmatif lorsqu'il déclare illicite « le transport d'objets nécessaires d'une nature quelconque, même non de contrebande de guerre, effectué systématiquement pour le compte d'un belligérant en vertu d'une convention spéciale conclue avec son gouver-

(1) Voir aussi Lauwrence, *International law*, p. 753.

(2) Vercken, *De l'assistance hostile dans la guerre maritime*, p. 17.

(3) *Des droits et devoirs des neutres en temps de guerre maritime*, t. III, p. 234.

nement ou ses autorités et en vue de pourvoir à ses besoins de guerre sur le théâtre des hostilités [1]. »

Signalons enfin qu'en 1870, le gouvernement français s'était adressé à des armateurs britanniques pour ravitailler en charbon l'escadre de l'amiral Bouët-Willaumez qui opérait en Mer du Nord. Le premier ministre Gladstone, à propos d'un incident au Parlement, se montra partisan de distinguer un transport d'objets destinés à un ravitaillement d'un simple transport de contrebande. « Si les navires charbonniers sont affrétés dans le but d'approvisionner de charbon la flotte d'un belligérant, pour le rendre capable de poursuivre ses opérations hostiles, ils deviennent des navires d'approvisionnement de cette flotte [2]. »

§ 2. — La déclaration de Londres

Le silence de la déclaration de Londres au sujet des services de ravitaillement ne signifie pas que ses auteurs aient partagé une opinion différente quant à leur gravité. Bien au contraire, c'est tout particulièrement en vue de cette hypothèse que fut rédigé l'article 46.

D'abord, l'alinéa 1[er], visant le navire qui prend une part directe aux hostilités pourrait trouver application ici. La formule est assez souple, et la doctrine antérieure autorise cette interprétation. « Tout service de transport, déclare Hautefeuille [3], est une

(1) Kleen, *op. cit.*, t. I, p. 470.
(2) D'après Vercken, *op. cit.*, p. 179.
(3) Hautefeuille, *op. cit.*, t. II, p. 163.

coopération aux faits de guerre... » et Ortolan [1] : « les services de transport constituent un acte de guerre » Klêen affirme que celui qui en vertu d'un accord spécial aiderait un belligérant avec des transports d'objets nécessaires aux opérations de guerre « ne saurait être considéré comme neutre [2]. »

Nous avons vu effectivement que, dans l'affaire de l'*Alwina*, le représentant de la Couronne demandait une condamnation en vertu de l'alinéa 1er, ainsi formulée : « le navire avait pris une part directe aux hostilités en livrant du charbon à un croiseur ennemi [3]. »

Par contre, M. A. Rolin [4] écrit : « la fourniture de charbon est assimilée, dans certaines conditions, à l'assistance hostile. N'est-ce pas trop sévère? Il y a encore une marge énorme entre ces faits et la participation directe aux hostilités. » Ce fut l'opinion du juge dans l'affaire de l'*Alwina*. L'imprécision de l'expression « participation aux hostilités » explique ces divergences.

Considérons maintenant l'alinéa 2 de l'art. 46 : « navire sous les ordres ou le contrôle d'un agent placé à bord par le gouvernement ennemi ». C'est ce qui se produit dans la plupart des cas de ravitaillement. Il y a à bord un subrécargue, préposé choisi par l'armateur pour veiller sur la cargaison. Lorsque la cargaison est destinée aux forces navales ennemies, le subrécargue n'a en mains d'autres intérêts que ceux de l'ennemi. C'est lui qui dirigera le navire à l'endroit

(1) Règles internationales et diplomatie de la mer, t. II, p. 157.

(2) Kleen, *op. cit.*, t. 5, p. 470 (texte cité dans notre Introduction).

(3) Voir page 96.

(4) Op. cit., t. III, p. 457.

où les croiseurs ennemis prendront livraison des approvisionnements qui leurs sont destinés. Il constitue en quelque sorte le lien entre l'ennemi et le navire neutre. Ainsi fut-il dans les cas de la *Heina*, de l'*Alwina*, du *Thor*, du *Lorenzo*, etc... Cependant les juges britanniques n'ont vu là qu'un individu suspect et n'ont pas cru devoir considérer le subrécargue comme un « agent de l'ennemi » au sens de la déclaration de Londres [1].

Il y a enfin l'alinéa 3 de l'art. 46 : « navire affrété en totalité par le gouvernement ennemi. » — Aux termes du rapport de M. Renault à la Conférence de Londres, affrètement ne veut pas dire charte-partie formelle. C'est un fait, qui peut être établi de façon quelconque. La formule est donc équivalente à celle employée par le représentant de la Couronne dans l'affaire de l'*Alwina* : « navire employé exclusivement par l'autorité ennemie [2] », ou à celle de l'art. 54 *d* des règles italiennes : « navire affecté au transport de matériaux de guerre dans l'intérêt de l'ennemi [3]. » Nous devons remarquer d'ailleurs que l'alinéa 4 de l'art. 46 mentionne le cas du « navire actuellement et exclusivement affecté au transport de troupes ou à la transmission de nouvelles dans l'intérêt de l'ennemi. » Il n'y a aucune raison de ne pas y ajouter le cas du navire exclusivement affecté au ravitaillement des forces navales ennemies [4].

---

(1) Sauf toutefois dans le cas du *Thor*, où le juge déclare : « Je crois que le subrécargue a été placé à bord par le gouvernement ennemi, ou par son agent, la « Hamburg-Amerika-Linie ».

(2) Voir page 96.

(3) Voir page 94.

(4) C'est la remarque du juge dans l'affaire du *Thor* : « il aurait été mieux de dire, parlant du navire, s'il est affrété ou employé en vue d'un transport ou d'un ravitaillement. »

C'est bien ce qui apparaît, en effet, si l'on se reporte aux travaux préparatoires de la Conférence de Londres [1]. Nous lisons, après le texte de l'alinéa 3 de l'art. 46 (« navire affrété en totalité par le gouvernement ennemi ») : « c'est le cas des navires charbonniers qui accompagnent toute flotte belligérante. » Plus de doute après cela que les rédacteurs de la déclaration aient entendu traiter comme assistance hostile les opérations de ravitaillement. Il serait vain d'objecter, comme le firent les plaignants dans l'affaire du *Thor* [2] « qu'on ne peut accompagner une flotte quand il n'y a pas de flotte. » Ainsi qu'il fut répondu par le juge : « l'infraction réside dans l'intention d'agir. » Elle n'est pas moins caractérisée lorsqu'un navire s'en va ravitailler un bâtiment de guerre en un point convenu de l'Océan. Notre Conseil des prises a fait application de la même idée en condamnant la goëlette *Evangelistria* [3] « conformément au principe de l'art. 46. »

C'est donc par une exacte application des principes de la déclaration de Londres que les Tribunaux de prises français et italiens ont traité des opérations de ravitaillement comme assistance hostile. Les Cours britanniques, en se maintenant sur le terrain de la contrebande de guerre, ont fait montre d'un respect exagéré pour des traditions périmées. Cette attitude est d'autant plus surprenante, qu'à la deuxième Conférence de La Haye un projet britannique avait proposé de traiter comme un navire de guerre ennemi tout navire de commerce neutre employé à un transport

(1) Livre bleu anglais, p. 278 et s.
(2) Voir page 98.
(3) Voir page 92.

au profit d'un belligérant [1]. Elle s'explique par cette tendance déjà remarqué par Gessner [2] chez les juges britanniques, à s'appuyer, dans leurs décisions plutôt sur leur ancienne jurisprudence nationale que sur le droit international général.

Les décisions rendues par sir William Scott (Lord Stowel) ont acquis une réputation universelle. A maintes reprises, au cours de la guerre, les juges ont invoqué des précédents remontant au début du XIX[e] siècle, époque où l'on ne parlait pas encore, évidemment, d'assistance hostile. La thèse chère aux Anglais qu'ils étaient des tribunaux internationaux, chargés « d'administrer avec impartialité cette justice que le droit des gens dispense sans distinction aux Etats indépendants » ne contient qu'une vérité imaginaires [3].

Section III

RAVITAILLEMENT OPERE PAR CONTRAINTE (REQUISITION)

Tout service de ravitaillement implique, pour constituer un acte d'assistance hostile, l'existence d'un lien contractuel entre l'ennemi et le navire neutre qui lui prête assistance. Même si ce dernier n'est pas soumis au contrôle d'un agent ennemi, le seul fait qu'il se porte au devant d'un vaisseau ennemi ou l'attend en un point convenu indique un état de sujétion du neutre vis-à-vis du belligérant : il se conduit comme s'il était placé à son service.

---

(1) Voir ci-dessus, Introduction, p. 21.

(2) « Le droit des neutres sur mer », p. 165.

(3) Cf. J. de Louter, *Le droit international public positif*, p. 495.

Tout différent est le cas d'un navire de commerce neutre transportant une cargaison de destination licite, qui, arrêté en cours de route par un belligérant se voit exiger par celui-ci livraison du tout ou partie des produits qu'il transporte. Dans deux hypothèses de ce genre, les tribunaux de prises anglais et italien ont déclaré que le délit d'assistance hostile n'était pas constitué, la contrainte exercée sur le neutre ôtant à l'assistance prêtée tout caractère hostile.

Le navire grec *Pontoporos* [1], affrété par une Compagnie anglaise pour le transport de 6.500 tonnes de charbon à destination de Karachi, fut arrêté, au cours de son voyage, par le croiseur allemand *Emden*, qui utilisa pour son compte le charbon ainsi transporté. Le charbonnier allemand *Markomania* se disposait à en faire autant, lorsque survint le croiseur britannique *Yarmouth*, qui coula le navire allemand et captura le bâtiment grec. Devant la Cour des prises, le 17 mars 1915, l'avocat de la Couronne demanda la condamnation du *Pontoporos*, comme ayant été au service de l'ennemi, tout en reconnaissant que le service rendu l'avait été sous l'effet de la contrainte. Il invoquait certains précédents en ce sens, les cas de la *Carolina* (1808) et *Orozembo* (1807).

S'agissant du *Pontoporos*, le voyage était parfaitement licite, puisque le navire était affrété par une Compagnie britannique pour livrer du charbon au Département des Indes. Il n'y avait pas transport « pour » l'ennemi, mais transport dont l'ennemi avait

(1) Fauchille et Basdevant, *Jur. brit.*, t. I, p. 200 et II, p. 59.

profité contre le gré du transporteur. Le capitaine avait été fait prisonnier, la loi martiale proclamée à bord. Le déchargement du charbon fut opéré par les Allemands eux-mêmes. Pour tous ces motifs, le juge refusa de prononcer la condamnation : « L'emploi du terme assistance hostile implique un acte ou des actes accomplis en violation de la neutralité par un neutre ayant autorité sur le navire neutre, ainsi qu'à une relation contractuelle telle que celle d'employeur à employé entre le belligérant et le neutre... Le capitaine et l'équipage ont réussi à prouver que le navire n'a jamais accompli un service non neutre, attendu que la relation qu'implique le terme service n'a jamais existé ». Ces quelques lignes renferment une analyse très compréhensive du caractère essentiel d'un acte d'assistance hostile. Les juges qui rendirent les décisions que nous avons étudiées précédemment auraient eu intérêt à s'en inspirer.

C'est également un vapeur grec, le *Chrysopolis* [1] qui fut traduit devant la Commission des prises italiennes sous une inculpation de même nature, le 8 février 1917. Le capitaine affirma être parti d'Alexandrie pour Hull avec un chargement destiné aux Autorités britanniques. Il fut poursuivi en cours de route par un sous-marin allemand qui tira dans sa direction trois coups de canon, dont un l'atteignit à la proue. Le bâtiment ayant mis en panne, le commandant allemand monta à bord et fit jeter à la mer des caisses d'œufs. Ces explications furent admises par le tribunal : « il est prouvé que le navire approvisionna le submersible en vivres, mais le coup

(1) Fauchille, *Jurisprudence italienne*, p. 94, 140, 148, 151, 162, 224.

de canon tiré indique que l'approvisionnement n'a pas été l'effet d'un concert antérieur, mais obtenu par la violence. »

C'est assurément, de la part d'un belligérant, une extension injustifiée du droit de réquisition que de l'appliquer ainsi à des navires neutres en haute-mer [1]. Néanmoins le fait s'est produit paraît-il assez fréquemment. Citons encore le cas du navire américain *Petrolike* [2] qui, ayant essuyé d'un sous-marin autrichien plusieurs coups de canon, fut contraint de le ravitailler en viande fraîche. Le capitaine du vapeur avait déclaré qu'il avait juste assez de provisions pour la durée de son voyage et n'en livrerait que de force. Il refusa tout paiement, estimant qu'il avait été contraint d'approvisionner un belligérant en violation du droit. Le gouvernement des Etats-Unis, neutre encore à cette époque, protesta près du gouvernement de Vienne contre la conduite du sous-marin, la tenant pour une insulte au pavillon américain.

(1) Cf. A. Pearce Higgins, dans la 8e édition de Hall, 1907.
(2) *The American Journal*, october 1916 (suppl.), p. 306.

CHAPITRE IV

L'article 46 de la déclaration de Londres

Le chapitre précédent a été consacré aux services de ravitaillement, considérés comme la principale application des alinéas 1, 2 et 3 de l'art. 46 de la déclaration de Londres. Mais ces textes, nous ne devons pas l'oublier, ont une portée plus générale. Nous les avons vus, aux chapitres I et II, combinés avec les transports de personnes et transmission de nouvelles; nous venons de les voir combinés avec le transport d'objets de ravitaillement. C'est dire que jusqu'à présent, nous les avons considérés en quelque sorte comme circonstances aggravantes, le fait principal étant constitué par le transport de personnes ou de dépêches (assistance hostile moins grave) ou le transport d'articles de ravitaillement (contrebande de guerre). Il reste à examiner à présent si ces dispositions n'ont pas eu d'application en elles-mêmes, c'est-à-dire indépendamment de tout transport proprement dit.

§ 1. — Participation aux hostilités

Cette hypothèse ne semble guère avoir intéressé les auteurs. « L'alinéa 1[er] de l'art. 46 — écrit M. A.

Rolin [1] — ne présente aucune difficulté et il en a certainement toujours été ainsi. » C'est là pourtant une expression bien vague, susceptible d'interprétations et d'applications diverses.

L'examen de la jurisprudence ne fournit aucun cas-type de « participation aux hostilités ». Aucune décision des tribunaux de prises français ou étrangers n'a prononcé de condamnation fondée uniquement sur ce fait. Il y a toujours, à la charge du navire, quelque acte matériel plus concret, plus représentatif : transport de personnes, transmission de nouvelles, ravitaillement de sous-marins..., etc., chacun de ces actes constituant déjà par lui-même un cas d'assistance hostile.

Dans le cas de l'*Olympia*, du *Schooner X* [2], la participation aux hostilités consistait à transporter un détachement militaire ennemi dont le chef avait toute autorité sur la conduite du navire. Dans le cas de la *Bella-Scutarina* [3], c'était de s'être entendu avec les autorités ennemies pour les ravitailler en combustible et leur fournir des renseignements. Dans l'affaire de l'*Alwina* [4] la Couronne soutint que « le navire avait pris une part directe aux hostilités en fournissant ou tentant de fournir du charbon à un croiseur ennemi ». Enfin, d'après les nouvelles instructions françaises de 1916 [5], « tout usage de la T. S. F. destiné à renseigner l'ennemi et à l'aider dans ses opérations » était considéré comme une participation aux hostilités.

---

(1) A. Rolin, *op. cit.*, t. III, p. 455.
(2) Voir au chapitre I[er], p. 60 et 63.
(3) V. Infra, p. 95.
(4) V. Infra, p. 96.
(5) Instructions françaises, § 119, al. 1[er]; Fauchille, *La Guerre de* 1914, doc. 825, p. 288 et s.

Ainsi l'alinéa 1 de l'art. 46 n'a été seulement employé que comme « superqualificatif », à propos de faits déjà prévus par un autre texte. Les juges n'ont pas essayé (contrairement à ce que l'on aurait pu croire), d'utiliser cette formule large et imprécise en des cas douteux, ne rentrant dans aucune catégorie bien définie. Telle se présentait l'affaire du *Persépolis*, portée devant notre Conseil des prises le 31 janvier 1916 [1]. Le navire battait pavillon persan mais n'avait pas de numéro du code international. Le capitaine et les hommes d'équipage se disaient sujets grecs, mais n'avaient aucun papier d'identité. Aucun rôle n'indiquait leur nom ni leur nationalité. A bord se trouvait, en outre, un individu paraissant avoir une certaine autorité sur le personnel. Interrogé, il fournit des explications invraisemblables; sa présence n'était pas justifiée par des exigences d'un trafic normal. La nature de l'expédition et la destination du navire restaient inconnus. La condamnation fut prononcée sur « présomption du caractère hostile des opérations ».

Il n'y a donc pas lieu de s'attarder davantage sur l'alinéa 1 de l'art. 46. Il présente cependant un intérêt que nous signalons dès à présent, au point de vue de la sanction à appliquer au personnel des navires condamnés [2].

§ 2. — Navire sous le contrôle d'un agent de l'ennemi

Ce texte (art. 46, 2°) n'a jamais été employé seul par la jurisprudence. Nous le trouvons invoqué, soit à propos d'un transport de personnes, détachement

(1) Fauchille, *Jurisprudence française*, p. 212.
(2) Voir Infra, p. 132 et s.

militaire dont le chef exerce son contrôle sur l'activité du navire (*Olympia,* schooner *X*); soit à propos d'une transmission de nouvelles, par un message qui se révèle agent de l'ennemi (*Zambesi*); soit surtout à propos des transports d'objets de ravitaillement [1], car il y a le plus souvent dans ce cas un agent placé à bord par les autorités ennemies (subrécargue).

Nous pouvons cependant citer deux espèces où l'on aurait pu, semble-t-il, parler de contrôle de l'ennemi, alors que le navire ne se livrait par ailleurs à aucune activité illicite déterminée.

La première est l'affaire de l'*Alfonso-XIII* [2] un chalutier espagnol, qui fut capturé au large d'Ouessant le 1er décembre 1916, par le patrouilleur *Goëland-II*. Aux termes du procès-verbal de saisie rédigé à Brest, il était déclaré suspect d'assistance hostile. On avait, en effet, remarqué à bord un patron de pêche dont l'aspect et la mise étaient peu compatibles avec cette profession. Lors de son interrogatoire, il donna successivement des noms différents et reconnut avoir jeté des papiers à la mer pour dissimuler son identité. De plus, le navire était signalé comme effectuant un voyage au profit de l'ennemi. Vraisemblablement, une condamnation pour assistance hostile aurait été fondée sur l'alinéa 2 de l'art. 46 : il y avait de fortes présomptions que le navire fût sous le contrôle d'un agent de l'ennemi se trouvant à bord. L'arrêt du Conseil des prises, s'il prononça bien une condamnation, s'est appuyé uniquement sur le fait qu'il y avait eu jet de papiers à la mer, « par application de l'art. 3 du règlement de 1778, maintenu par

(1) Voir Infra, p. 96 et s.

(2) 10 mai 1917. *Jurisprudence française,* p. 354.

l'arrêté du 29 Frimaire An III ». Cela suffisait, puisque le décret du 7 juillet 1916 [1] avait abrogé la déclaration de Londres et déclaré seules applicables « les règles générales du droit international et celles du droit français dans leur ensemble ».

Plus caractéristique encore est le cas du *Proton* [2], jugé en Egypte devant une Cour britannique, le 8 février 1916. Le *Proton* ne se livrait lors de sa capture, à aucun acte particulièrement hostile. Il battait pavillon grec. Un sujet grec, à vrai dire de nationalité douteuse, s'en déclarait propriétaire. Cet individu suspect possédait en Allemagne un domicile commercial. Il paraissait complètement dénué de ressources.

L'affaire se présentait devant le juge de la façon suivante : si l'on s'en rapportait au domicile commercial du propriétaire (?), le navire était un navire ennemi, et, de ce fait, sujet à confiscation. Si l'on s'en tenait à la loi du pavillon, le navire était grec. Cette question de nationalité dépasse de beaucoup le cadre de notre sujet [3]. Disons simplement que le représentant de la Couronne l'avait résolue dans le second sens (navire neutre) et demandait une condamnation pour assistance hostile (en vertu de l'art. 46, 2°), le prétendu propriétaire n'étant, affirmait-il, qu'un agent placé à bord par le gouvernement ennemi.

---

(1) Supra, p. 30.

(2) Fauchille et Basdevant, *Jurisprudence britannique*, t. II, p. 1 et 449.

(3) Art. 57 de la déclaration de Londres : « Le caractère neutre ou ennemi d'un navire est déterminé par le pavillon qu'il a le *droit* de porter. » Ce sont les papiers de bord qui peuvent prouver le droit au pavillon.

Le juge, au contraire, pencha pour la première solution. Il déclara, « après le plus sérieux examen de tous les témoignages », que le navire appartenait au gouvernement ennemi. Il crut toutefois devoir ajouter que, si l'on devait s'en tenir au pavillon et proclamer la nationalité grecque du navire, « on pouvait dire que le propriétaire s'était rendu coupable d'assistance hostile (dans un sens large) en prêtant son nom à l'ennemi. »

Le juge s'est donc refusé à faire application de l'alinéa 2 de l'art. 46. Peut-être n'était-il pas suffisamment fixé sur le sens de l'expression « agent de l'ennemi ». Il était plus simple de déclarer le navire ennemi, que de faire appel à la notion d'assistance hostile, « expression élastique, dont les principes ne sont pas difficiles à énoncer, bien que parfois leur application soit délicate. »

§ 3. — Navire affrété [en totalité] [1] par le gouvernement ennemi

Pas davantage que les deux précédents, l'alinéa 3 de l'art. 46 n'a fait l'objet d'une application spéciale. Il est invoqué dans de nombreux cas de transports de militaires : *Olympia, Schooner X...*, etc., de transmission de nouvelles, *Zambesi...*, et surtout de transports de ravitaillement, hypothèse en vue de laquelle il avait été spécialement rédigé.

En effet, d'après les travaux préparatoires de la Conférence de Londres et les auteurs modernes [2], il ne devait guère s'agir ici que des navires charbon-

---

(1) Ces mots sont supprimés par les nouvelles instructions françaises de 1916, ainsi que les règles italiennes de 1915 et 1917.

(2) Cf. Lawrence, *op. cit.*, p. 758.

niers, navires de radoub, et autres, qui accompagnent généralement les escadres en haute-mer. Durant la guerre, le nombre des navires de commerce affrétés par les gouvernements alliés (français et britannique) a dépassé de beaucoup ces prévisions. Les Etats furent amenés, pour des raisons d'utilité pratique, à exploiter des navires de propriété privée et à faire construire et exploiter eux-mêmes des navires qui étaient leur propriété. On vit se constituer de véritables flottes marchandes d'Etat.

Les gouvernements prirent en mains la haute direction des transports maritimes. En Angleterre, le département des transports, puis, à partir de 1916, le « shipping central committee » eurent autorité sur tous les services d'affrètement ou de répartition de tonnage entre alliés. En France, à partir de 1915, fut créée à Paris la section de transit maritime, qui fut à cette époque, la plus grande compagnie française d'affrètement [1]. Or une grande partie du tonnage ainsi utilisée était fournie par les neutres [2]. La jurisprudence n'a pas eu à se prononcer sur ces affrètements. L'intérêt de la question reste donc purement théorique.

Il ressort de ce qui précède que les trois premiers alinéas de l'art. 46 de la déclaration de Londres ne constituent pas des cas d'assistance hostile à envisager à part : les seuls cas reconnus par la jurisprudence sont les services de transport (de personnes, dépêches, d'articles de ravitaillement), effectués par des navires neutres au profit de belligérants.

---

(1) Lieutenant de vaisseau Guichard, *Histoire du blocus naval* et Gidel, *Le droit international public de la mer*, t. II, p. 345.

(2) Voir Infra, p. 143.

CHAPITRE V

La répression de l'assistance hostile

Nous savons quels sont les actes interdits aux neutres par la théorie de l' « assistance hostile ». Il serait vain d'édicter de telles prohibitions si aucune sanction n'était prévue à l'encontre de ceux qui les enfreignent. Cette sanction dont la nécessité n'a jamais été discutée, doit frapper, pour être efficace, le transporteur, ou si l'on préfère, le navire. Elle ne saurait consister simplement dans l'arrêt des personnes transportées ou la saisie des dépêches transmises, simple exercice de son droit de défense par le belligérant lésé.

Il est généralement difficile, en droit international, d'organiser une sanction : c'est que, le plus souvent, les sujets du droit international sont des Etats. Cette difficulté ne se présente pas ici, puisque les « délinquants » éventuels ne peuvent être que de simples particuliers. Néanmoins il reste à résoudre quelques points délicats. Si du côté de celui qui fera l'objet de la sanction il n'y a pas de difficultés, il n'en est pas de même du côté de celui qui sera chargé de la prononcer. Sera-ce une juridiction internationale, ou le belligérant lésé, ou l'Etat neutre dont le navire coupable bat pavillon?

La première solution correspondait assez bien aux principes du droit moderne. Mais la Cour internationale des prises, dont le projet avait été adopté à La Haye en 1907 [1] ne put être réalisée. Dès lors la sanction est exclusivement prononcée par une juridiction nationale : celle du belligérant capteur [2].

On aurait pu songer à une solution analogue à celle adoptée pour certains délits maritimes en temps de paix : destruction ou détérioration de câbles sous-marins [3] et délits de pêche [4]. En pareil cas, seule la juridiction de l'Etat dont le bâtiment à bord duquel l'infraction a été commise, porte le pavillon, a compétence pour en assurer la répression [5]. Semblable théorie avait été soutenue par Kleen [6] à propos des actes de contrebande de guerre et d'assistance hostile : elle n'a guère trouvé de partisans. Ce serait, en effet, exiger des neutres une surveillance très difficile, sinon impossible à exercer, surtout que la situation n'est plus la même : en temps de paix, tous les Etats ont intérêt à ce que le bon ordre soit respecté; en temps de guerre, les neutres et les belligérants ont des intérêts opposés. On ne peut demander aux neutres

---

(1) XII[e] convention de La Haye, du 18 octobre 1907.

(2) Pendant la guerre, un accord a résolu la question au cas de participation de navires de guerre alliés à une même capture.

(3) Convention de Paris du 14 mars 1884. (Gidel, *Le D. I. P. de la mer*, I., p. 415-421).

(4) Convention de La Haye du 6 mai 1882 (*ibid.*, p. 422-432).

(5) Nous devons ajouter que cette règle de compétence, admise spécialement pour les deux délits précités, ne vaut pas pour *tous* les délits maritimes même en temps de paix. Dans l'affaire du *Lotus* (7 septembre 1927), la Cour permanente de Justice internationale (Série A, n° 10) a refusé de l'étendre, par analogie, au cas d'abordage en haute-mer.

(6) *Op. cit.* I, p. 473 et II, p. 431-437).

de prendre ainsi en mains ceux des belligérants, au risque de froisser les leurs. En pratique, les gouvernements neutres, au début des hostilités, préviennent simplement leurs nationaux des risques et inconvénients auxquels ils s'exposent en s'engageant dans des opérations contraires à la neutralité [1].

Traditionnellement, les droits de visite, de capture et éventuellement de confiscation ont été reconnus sur mer aux belligérants lésés ou menacés comme le moyen de défendre leurs intérêts. On peut dès lors être amené à poser la question suivante : quelle est la nature du traitement infligé au navire neutre?

Dans le sens juridique du mot, a-t-on dit, ce n'est pas une peine, car on ne saurait admettre que la justice d'un Etat inflige au sujet d'un autre Etat, pour un fait qui n'a pas été commis sur son territoire, une véritable pénalité [2]. L'objection est sans valeur, parce que mal fondée. Elle méconnaît, en effet, les règles générales de la compétence en droit pénal. Un Etat a toujours le droit de juger et réprimer des délits dirigés contre sa sécurité ou son crédit, même lorsqu'ils ont été commis à l'étranger par des étrangers [3]. Nul ne conteste qu'en ce cas la sanction prononcée ne soit une peine. Or, en nos matières, il s'agit d'actes portant atteinte aux intérêts essentiels du belligérant capteur. D'autre part ces actes ont été

(1) Voir les déclarations de neutralité de l'Espagne (7 août 1914), des Pays-Bas (5 août), des Etats-Unis (4 août), dans Fauchille, *La Guerre de* 1914, I, p. 284 et s., doc. 260, 271, 272.

(2) Pastureau, *Les transports interdits aux neutres*, p. 102.

(3) Art. 7 de notre Code d'instruction criminelle.

commis en haute-mer ou dans les eaux belligérantes et pourraient tomber, de ce fait, sous la compétence territoriale des juridictions militaires.

En réalité, si autrefois la confiscation n'était pas un acte juridique, mais une simple opération de sauvegarde de la part du belligérant, elle est à l'heure actuelle prononcée par de véritables tribunaux, conformément à des règles préalablement fixées et l'on doit, croyons-nous, lui reconnaître le caractère d'une pénalité véritable. Néanmoins son caractère primitif n'est pas complètement effacé, et la confiscation constitue de ce fait une peine de nature un peu spéciale.

Durant la guerre, les tribunaux de prises ont été partagés au sujet du caractère de la sanction à prononcer. Certaines décisions se refusent à admettre la bonne foi du transporteur, pour la raison que la confiscation ne revêt pas le caractère d'une pénalité : *Zambesi*, *Leif-Gundersen*. D'autres, au contraire : *Hanametal*, et surtout *Pontoporos* et *Chrysopolis*, prennent en considération non pas le tort causé en fait au belligérant capteur, mais l'élément moral de l'infraction.

Si c'est au belligérant capteur de prononcer la sanction, celui-ci n'est pas libre du choix de la « peine ». Le droit international a prévu la sanction applicable et en a déterminé les effets. Ce fut l'un des mérites de la déclaration de Londres que de mettre obstacle désormais à tout arbitraire sur ce point. L'idéal eût été qu'une Cour internationale des prises, juge d'appel, établit entre les diverses nations unité de jurisprudence.

Il n'y a plus désormais qu'une seule mesure possible : la confiscation du navire et de la cargaison, avec cette distinction que, dans les cas les moins graves (art. 45) le navire sera traité comme un navire de commerce neutre sujet à confiscation pour contrebande de guerre, et, dans les cas les plus graves (art. 46), comme un navire de commerce ennemi. La confiscation des marchandises appartenant au propriétaire du navire suivra dans les deux cas celle du navire lui-même. Aucune disposition de la déclaration de Londres ne vise le sort du capitaine, des officiers et de l'équipage des navires confisqués.

Il faut bien remarquer que la sanction prévue n'est pas spéciale au cas de l'assistance hostile : c'est le traitement appliqué de façon générale soit aux navires neutres transportant de la contrebande soit aux navires de commerce ennemis. Nous n'aurons donc pas à envisager ici tous les problèmes que soulèvent les deux opérations, mais seulement ceux qui résultent de leur application à notre matière.

§ 1. — Sort du navire et de la cargaison

Qu'il s'agisse de l'art. 45 ou de l'art. 46, le navire est confisqué, ainsi que les marchandises appartenant au propriétaire. Théoriquement néanmoins, il y aurait à distinguer les deux cas un réel intérêt.

Dans le premier, en effet, le navire garde avec sa qualité de neutre tous ses droits aux garanties que lui confère cette qualité. Ainsi, — c'est l'exemple toujours cité, — il ne pourrait être détruit par le capteur que dans les conditions établies pour la destruction des navires neutres. On peut répondre à cela que, si le navire doit être confisqué, peu importe au

propriétaire qui vient d'en être dépossédé qu'il soit détruit ou non. En pratique d'ailleurs, la différence s'estompe encore notablement : qu'une prise soit neutre ou ennemie, la destruction en mer n'a lieu qu'à titre exceptionnel, lorsqu'en la conservant le capteur risquerait de compromettre sa propre sécurité.

L'intérêt de la distinction entre les articles 45 et 46 se révèle donc assez mince, quand il s'agit du navire lui-même. En est-il autrement au sujet de la cargaison? Non certes, si elle appartient au propriétaire du navire, puisque dans ce cas elle est toujours confisquée.

Si la confiscation du navire a toujours été admise, celle de la cargaison a soulevé des divergences. D'après Kleen [1], la cargaison serait toujours innocente, quel que fût son propriétaire : « c'est le navire et non pas elle qui a été mis à la disposition et au service de l'ennemi. » Le principe du Manuel des prises est, au contraire, que toute infraction aux devoirs de la neutralité assez grave pour être punie de confiscation entraîne pour son auteur perte de tous les biens engagés dans l'aventure.

Pourquoi la déclaration de Londres n'a-t-elle pas également frappé les marchandises appartenant à celui qui a affrété le navire en totalité? Pourquoi pas celles appartenant au capitaine? Il n'y a guère d'explication [2].

Les instructions italiennes du 21 mars 1917 déclarent, à leur art. 55, que « les marchandises

---

(1) De la contrebande de guerre, p. 263.

(2) A. Rolin, *op. cit.*, t. III, p. 432 et 454... « inconséquence? ».

appartenant au propriétaire *et au capitaine* du navire sont toujours sujettes à confiscation. » Cette disposition nous paraît assez logique. Puisque l'on admet que le capitaine qui résiste à la visite engage sa propre responsabilité (du moins à l'égard de ses biens) [1] il est naturel qu'il en soit de même quand le navire est placé au service de l'ennemi.

Si les marchandises à bord n'appartiennent pas au propriétaire du navire, il faut alors distinguer les articles 45 et 46 et faire application des règles de la déclaration de Paris (1856). Si le navire a conservé sa qualité de neutre (art. 45), le pavillon neutre couvre la marchandise ennemie : par suite, la cargaison ou la portion de cargaison appartenant à des sujets même ennemis reste libre. Encore faut-il du moins qu'il ne s'agisse pas d'articles de contrebande de guerre, toujours confiscables. Si le navire est considéré comme ennemi (art. 46), la marchandise qu'il porte est présumée ennemie. Elle sera confisquée, à moins qu'il ne soit prouvé qu'elle appartient à des sujets neutres (autres toutefois que le propriétaire du navire) : car la marchandise neutre n'est pas confiscable sous pavillon ennemi. Conformément à ce principe, il a été jugé, dans l'affaire du *Chrysopolis* [2] que les marchandises trouvées à bord de ce navire neutre capturé pour assistance hostile n'étaient pas sujettes à confiscation, car elles étaient la propriété d'un sujet non ennemi et non propriétaire du navire. Il s'agissait d'une cargaison d'œufs, graines de coton en vrac, fèves à fourrages et fèves dures. Etant donné

(1) Art. 63 de la déclaration de Londres.

(2) Fauchille et Basdevant, *Jurisprudence italienne*, p. 94.

la destination du navire (un port anglais) ce ne pouvait être considéré comme contrebande de guerre.

Les instructions françaises, allemandes et américaines ont fidèlement reproduit les dispositions de la déclaration de Londres et distingué les articles 45 et 46 comme le faisait celle-ci. Par contre, les règles italiennes de 1917 (de même que le règlement de 1915) ont supprimé cette double distinction, et, par conséquent, la double sanction qui en résultait. Ainsi, dans la pratique italienne, tout bâtiment coupable d'assistance hostile sera traité comme un navire de commerce ennemi. Nous nous devions de signaler cette différence dans les textes; nous devons aussitôt ajouter qu'elle ne se traduit en pratique par aucune différence dans le traitement des navires neutres. C'est qu'en effet, nous l'avons indiqué, il y a peu d'intérêt, en théorie, à distinguer les hypothèses des articles 45 et 46 au point de vue de la sanction. En pratique, il n'y en a plus aucun.

D'abord, — et ceci est une première remarque, — de tous les arrêts prononcés durant la guerre sur des cas d'assistance hostile, deux seulement (*Federico* et *Iro Maru*) sont fondés uniquement sur l'art. 45; tous les autres (donc la quasi-totalité) invoquent également l'art. 46, ou bien l'art. 46 seulement.

D'autre part, on sait que les belligérants ont allongé continuellement au cours de la guerre la liste des articles de contrebande, y comprenant à peu près tous les objets ou produits courants. Il devint donc à peu près impossible qu'une cargaison quelconque, à destination ou en provenance de l'ennemi, pût ne pas constituer de la contrebande et n'être de ce fait

sujette à confiscation [1]. Cela réduisait donc encore considérablement le principal intérêt de distinguer les articles 45 et 46 : sort de la cargaison n'appartenant pas au propriétaire du navire.

Enfin, toute cargaison consignée à ordre fut considérée, sauf preuve contraire, comme destinée à l'ennemi, et par suite, confisquée [2].

Ainsi, la cargaison suivra en fait le sort du navire condamné. Les tribunaux de prises se bornent généralement à déclarer « bonne et valable la prise du navire et de la cargaison », sans spécifier à qui appartient cette dernière. Il en est ainsi dans les cas *Heina, Evangelistria, Thor, Zambesi, Bangor*, etc... Dans le cas de l'*Iro-Maru* (art. 45), l'arrêt ordonne spécialement la confiscation de la cargaison de charbon. Dans celui du *Leif-Gundersen*, il prononce la restitution de la cargaison de maïs. De toutes façons, la confiscation du navire entraîne celle des « agrès, apparaux et accessoires... » (*Federico, Iro-Maru, Leif-Gundersen*, etc.). Mais « tous effets, argent, instruments nautiques et autres, objets personnels appartenant au capitaine et à l'équipage sont laissés à la disposition des ayants-droit (*Heina, Bella-Scutarina*), à l'exception toutefois des armes et cartouches (*Olympia*).

Si le traitement appliqué aux navires neutres fut peut-être en réalité plus sévère que celui prévu à la

---

(1) En particulier décret du 13 mars 1915, déclarant que « toute marchandise » à destination ou en provenance de l'Allemagne devait être saisie ». Il est vrai qu'au lieu de « confiscation » une sorte de demi-mesure avait été prévue : la « séquestration ». Il n'y eut en pratique aucune différence.

(2) Décret français du 6 novembre 1914). C. f. Adam, *Le blocus maritime, la contrebande et la guerre mondiale*, p. 150.

déclaration de Londres, comparé à celui que leur ont infligé nos adversaires, il apparaît encore comme un traitement de faveur. La guerre sous-marine, en effet, eut pour conséquences, entre bien d'autres, de simplifier, du côté allemand, la sanction des actes d'assistance hostile. L'Allemagne, puisqu'elle s'arrogeait le droit de couler sans avertissement tout navire de commerce (ordonnances du 18 février 1915 et 21 février 1917) n'allait pas évidemment réserver un sort plus favorable aux navires se prêtant à une opération dirigée contre elle. Aussi bien la jurisprudence allemande en matière de prises maritimes est-elle des plus réduites; en matière d'assistance hostile, elle est inexistante.

Remarque. — En aucun cas la déclaration de Londres ne prévoit pour le navire coupable d'assistance hostile un traitement plus grave que celui d'un navire de commerce ennemi. Il est permis de se demander avec Lawrence [1] si ce traitement ne constitue pas en certaines circonstances une sanction trop douce : « le navire prenant une part directe aux hostilités, s'il agissait ainsi sous le feu de l'ennemi et subissait des avaries ou même était détruit, aurait richement mérité son sort. » Dans le même sens, les instructions allemandes (art. 55) visant le cas du navire prenant une part directe aux hostilités, ajoutent « la force des armes peut être employée contre un tel navire jusqu'à ce qu'il ait cessé sa conduite hostile ». C'est évidemment la seule solution raisonnable, et nous avons vu que dans le cas du *Schooner X*, l'aviso *Nord-Caper* n'hésita pas à prendre

(1) *International law*, p. 758.

le navire neutre à l'abordage et maîtriser de force l'équipage [1].

Ainsi apparaît nettement la différence entre la participation directe aux hostilités et les autres cas d'assistance hostile proprement dite. C'est un acte de guerre, dont les conséquences pourront être pour ses auteurs d'être traités en belligérants. Néanmoins le navire neutre, une fois tombé au pouvoir du belligérant qu'il combattait sera traité comme navire de commerce ennemi (et non plus comme navire de guerre. C'est ainsi que le Conseil des prises eut à valider la capture de *Schooner X*.

§ 2. — Sort du capitaine, des officiers et hommes d'équipage

Les règles du droit international à ce sujet sont loin d'être précises. A ne considérer que la déclaration de Londres, la sanction porterait seulement sur le navire et la cargaison, sans atteindre en leur personne le capitaine, les officiers et membres d'équipage du bâtiment capturé pour assistance hostile. Est-ce à dire que ces diverses personnes, auteurs, co-auteurs ou complices de l'acte interdit entre les mains desquelles le marin n'a été qu'un instrument, ne soient, au moins dans les cas les plus graves, passibles d'aucune sanction personnelle? « Ne devrait-on pas. écrit Lawrence [2]. détenir prisonnier de guerre sinon passer par les armes tout l'équipage d'un bateau de pêche arrêté au moment où il pose des mines pour l'ennemi? » Il semble, en effet, que le

(1) V. Supra, p. 63.
(2) *Op. cit.*, p. 758.

sujet neutre prenant une part directe aux hostilités puisse être traité comme un sujet ennemi, belligérant ou combattant irrégulier suivant les circonstances.

Si la déclaration de Londres n'a rien prévu, par contre la XI[e] Convention de La Haye [1] a réglé le sort des officiers et membres de l'équipage des navires de commerce *ennemis* capturés. Puisque, dans les cas les plus graves d'assistance hostile (art. 46), le navire neutre est « traité de façon générale comme un navire de commerce ennemi », on a jugé que les dispositions de La Haye devaient être applicables à ces derniers.

A la vérité, cette application de la Convention de La Haye nous paraît assez discutable. Le navire neutre coupable d'assistance hostile n'est pas, quoi qu'on dise, un navire ennemi. En particulier du point de vue qui nous occupe ici, celui de la sanction, il serait erroné de confondre l'équipage du navire neutre avec celui d'un navire de commerce ennemi. La confiscation d'un navire de commerce ennemi n'est à tout prendre, qu'un moyen de guerre (confiscation de la propriété ennemie sur mer); au contraire, le navire neutre est capturé et confisqué à titre de sanction. L'arrestation des membres de l'équipage d'un navire neutre se livrant à l'assistance hostile peut être considérée comme une pénalité, non pas celle de l'équipage d'un navire de commerce ennemi. Et encore convient-il de distinguer, s'agissant de l'équipage d'un navire neutre, entre les sujets ennemis et les sujets neutres.

---

(1) XI[e] Convention de La Haye, du 18 octobre 1907, relative à certaines restrictions à l'exercice du droit de capture dans la guerre maritime. Chapitre III, art. 5, 6, 7 et 8.

L'hypothèse n'est vraiment intéressante que si le capitaine, officiers ou membres de l'équipage sont sujets neutres (puisqu'il s'agit de navires neutres, ce sera vraisemblablement le cas le plus fréquent). S'ils sont sujets ennemis, en effet, ils sont en tant que tels passibles d'un sort spécial : ce n'est pas la sanction d'un acte d'assistance hostile, mais le sort réservé ordinairement aux sujets ennemis.

a). — Sujets ennemis

D'après la déclaration de Londres, les sujets ennemis *trouvés* à bord d'un navire de commerce neutre (passagers ou membres d'équipage) peuvent être faits prisonniers de guerre lorsqu'ils sont incorporés dans les forces armées ennemies (art. 47). Nous savons qu'au cours de la guerre des belligérants ont étendu cette disposition à tout individu ennemi en âge de porter les armes (âgé de 18 à 50 ans). Il est vraisemblable que les officiers et membres d'équipage de nationalité ennemie employés à bord du navire neutre rentreront dans cette catégorie. Dès lors nous renvoyons à leur sujet à ce qui a été dit au chapitre I de cette étude [1].

Dans les cas de l'art. 46 (lorsque le navire neutre est traité comme un navire de commerce ennemi) on pourrait également appliquer l'art. 6 de la XI[e] Convention de La Haye : « lorsqu'un navire de commerce ennemi est capturé par un belligérant, le capitaine, les officiers et membres de l'équipage peuvent être faits prisonniers de guerre, à moins qu'ils ne s'en-

(1) Supra, p. 33 et s.

gagent, sous la foi d'une promesse écrite, à ne prendre durant les hostilités aucun service ayant rapport avec les opérations de guerre. » Par suite de l'extension apporté à l'art. 47 de la déclaration de Londres, cette disposition ne présente plus guère d'intérêt : tout au plus serait-elle invoquée dans l'hypothèse assez rare d'officiers ou membres d'équipages ennemis ayant moins de 18 et plus de 50 ans.

Enfin, cette disposition de la Convention de La Haye ne s'applique pas aux navires prenant part aux hostilités [1], c'est-à-dire dans l'hypothèse de l'alinéa 1er de l'art. 46 de la déclaration de Londres. Un traitement plus rigoureux pourrait alors être appliqué au personnel des navires saisis.

b). — Sujets neutres

S'agissant d'un sujet neutre, le traitement qui lui est infligé l'est à raison de l'acte d'assistance hostile auquel il s'est prêté (ou a prêté son navire) : il constitue bien une sanction véritable.

Si l'on s'en rapporte à la Convention de La Haye (art. 5), cette sanction ne jouera que dans les cas d'assistance hostile les plus graves (art. 46 de la déclaration de Londres), lorsque le navire est assimilé à un navire de commerce ennemi. Encore ne doit-elle pas être appliquée indistinctement aux officiers et hommes d'équipage. Ces derniers seront toujours laissés libres sans aucune condition (donc pas de sanction contre eux). Le capitaine et les officiers devront s'engager formellement par écrit à ne pas servir sur un navire *ennemi* pendant la durée

(1) Art. 8 de la dite Convention.

des hostilités, sinon ils seront faits prisonniers de guerre. Pourquoi refuseraient-ils de signer pareille promesse qui ne les empêchera pas, si le cœur leur en dit, de se livrer à nouveau, toujours sur un navire *neutre*, à des opérations au profit de l'ennemi?

Donc, même dans les cas d'assistance hostile les plus graves, les sujets neutres ne risqueraient guère pour leur personne, si l'art. 8 de la Convention de La Haye ne déclarait les dispositions précédentes (art. 5) inapplicables aux navires prenant part aux hostilités. Il faut donc envisager à part ce cas (qui se trouve être celui de l'art. 46, 1° de la déclaration de Londres). Quel sera alors le sort des officiers et hommes d'équipage? Ils seront vraisemblablement traités selon les usages de la guerre, c'est-à-dire au moins faits prisonniers, voire passés par les armes, comme le suggérait Lawrence[1]. Ainsi le déclarent les instructions allemandes[2] : « les personnes non incorporées dans les forces armées qui ont pris part aux opérations de guerre seront traitées selon les usages de la guerre; les autres individus appartenant à l'équipage seront faits prisonniers de guerre ».

C'est donc seulement au cas de participation aux hostilités qu'il existe vraiment une sanction efficace à l'encontre des officiers et hommes d'équipage des navires coupables d'assistance hostile. Mais comme il est impossible de définir exactement cette situation, les neutres feront bien, à raison de la souplesse de cette formule, de mesurer les conséquences de leurs actes avant de s'engager dans des opérations contraires à la neutralité.

---

(1) Supra, p. 129.

(2) Sect. VII, art. 99.

Les instructions italiennes du 25 mars 1917 offrent l'avantage d'une règle simple et uniforme. Plus de distinction entre les articles 45 ou 46 de la déclaration de Londres (cas plus ou moins graves) ni entre les divers alinéas de l'art. 46 (participation aux hostilités ou autres cas) : un seul texte, clair, bref, précis, « en cas de capture, le personnel des navires de commerce neutres coupables d'assistance hostile est considéré comme prisonnier de guerre » (art. 90). De cette façon, les neutres sont fixés sur le sort qui les attend.

Nous devons signaler pour terminer que les membres de l'équipage ou officiers des navires capturés pour assistance hostile n'échappent point aux lois internes de l'Etat capteur relatives à l'espionnage, commerce avec l'ennemi, etc... Ils s'exposent de la sorte à des condamnations particulièrement graves.

Dans l'affaire de l'*Adelphotis* [1], le capitaine fut arrêté et envoyé en France comme prisonnier de guerre. Traduit devant un Conseil de guerre sous l'inculpation de ravitaillement de sous-marins, il bénéficia d'un non-lieu pour incompétence.

Dans l'affaire de la *Bella-Scutarina* [2], le capitaine, le mécanicien et autres membres de l'équipage furent traduits en justice conformément à la loi italienne sous l'inculpation d'espionnage, trahison et complicité. Le capitaine fut condamné à vingt ans de réclusion, et sept autres membres de l'équipage, à dix ans de la même peine; deux furent acquittés.

---

(1) Fauchille, *Jurisprudence française*, p. 283. V. Supra, p. 92.

(2) Fauchille et Basdevant, *Jurisprudence italienne*, p. 45; Supra, p. 95.

§ 3. — Essai de mesures préventives

Les belligérants disposent d'une sanction à l'encontre des neutres qui se livrent à des opérations lésant leurs intérêts. Mais elle exige de leur part une surveillance continuelle des océans et nombreux sont, malgré tout, ceux qui y échappent. Ne serait-il pas préférable, à tous points de vue, de s'efforcer par des moyens préventifs de réduire au minimum la possibilité pour les neutres de prêter assistance aux belligérants?

Un essai de ce genre a été réalisé en Amérique, avec succès semble-t-il, au début de 1918 [1].

Il fut créé un « Bureau de contrôle des actions commerciales », qui put exiger des armateurs le renvoi de tout capitaine ou homme d'équipage suspect. Tous les appareils radiotélégraphiques à bord des navires de commerce durent être scellés et les capitaines furent rendus responsables de toute communication avec l'ennemi. L'envoi des messages par T. S. F. fut strictement réglementé. Les navires étaient visités au départ : ceux qui ne se conformaient point aux prescriptions requises se voyaient refuser les licences nécessaires pour se procurer du charbon.

Ces mesures ont eu, paraît-il, de très appréciables résultats et ont permis de déjouer un assez grand nombre de combinaisons imaginées par l'Allemagne. Il conviendrait donc le cas échéant, d'en généraliser l'application. Il est certain toutefois qu'une étroite surveillance de la mer, l'exercice des droits de visite et de prise, resteront toujours pour un belligérant le plus sûr moyen de sauvegarder ses intérêts.

---

(1) Mérignhac et Lémonon, *op. cit.* II, p. 520 et s.

CONCLUSION

L'ASSISTANCE HOSTILE A-T-ELLE REVETU D'AUTRES FORMES ? MESURES DE BLOCUS — LE DROIT FUTUR

Nous avons à plusieurs reprises, au cours de cette étude, souligné la souplesse de la notion d'assistance hostile, expression élastique susceptible des applications les plus diverses. Peut-on, à raison de cette souplesse même, présenter comme une application de la théorie de l' « assistance hostile » certaines dispositions édictées durant la guerre par les belligérants et que l'on désigne du nom de « mesures de blocus », car elles n'avaient d'autre but que de supprimer le commerce des neutres avec leurs adversaires? Autrement dit, les navires qui contrevenaient aux dispositions ainsi prises par les belligérants pouvaient-ils être considérés comme prêtant à l'ennemi une « assistance hostile » ?

A la rigueur, on pourrait ici parler d' « assistance hostile » en prenant cette expression dans le sens très général qu'on lui donne parfois : assistance prêtée à l'ennemi [1]. Mais non pas certainement si l'on s'attache au sens conféré à cette formule par la décla-

(1) Cf. MÉRIGNHAC et LÉMONON, *op. cit.*, p. 517, « ...les navires neutres qui violaient les dispositions prises par les Alliés en réponse à la piraterie sous-marine et fournissaient ainsi *assistance* à l'ennemi ont été traités conformément à l'art. 46 et à raison des opérations qu'ils effectuaient, comme des navires ennemis. »

ration de Londres et que nous avons adopté jusqu'à présent en étudiant les solutions de la jurisprudence des prises.

Si nous parlons ici des *mesures de blocus,* c'est parce que les belligérants ont prétendu rattacher certaines d'entre elles à l'idée d'assistance hostile. Ces mesures, ajoutons-le, constituent un ensemble de pratiques nouvelles dont l'importance ne doit pas être ignorée : elles indiquent l'orientation actuelle du droit de la guerre maritime concernant les rapports des belligérants et neutres.

Après un bref exposé de *mesures de blocus* dans leur ensemble, nous envisagerons spécialement celles qui ont été présentées comme une application de la théorie de l' « assistance hostile ».

§ 1. — Les principales « Mesures de blocus »

Bien avant 1914 on avait songé aux possibilités d'une guerre économique. En 1903 déjà, Guillaume II avait déclaré à l'attaché naval français : « il faudra un jour ou l'autre reprendre l'idée de Napoléon : le blocus continental » [1]. Le 10 octobre 1914, Ingehohl, commandant en chef de la flotte de haute-mer avait soumis au chef d'état-major Von Pohl un projet d'utilisation de sous-marins ayant pour objet la destruction sans avertissement ni examen de tous les bâtiments neutres trafiquant pour l'Angleterre et ses alliés [2].

Il semble que l'Angleterre ait « ouvert le feu » en publiant l'ordre en Conseil du 29 octobre 1914,

(1) Maurois, *Edouard VII et son temps,* p. 199.
(2) Commandant Laurens, *Histoire de la guerre navale,* p. 120.

menaçant de capture les navires neutres munis de papiers de bord indiquant une destination neutre qui se rendraient dans un port ennemi [1]. Puis, le 2 novembre 1914, l'Angleterre encore, sous prétexte que des mines avaient été mouillées à l'Ouest de l'Irlande par des navires marchands portant pavillon neutre, déclare que : « tout bâtiment serait dérouté visité dans un port anglais » [2].

En guise de représailles, l'Allemagne publia, le 4 février 1915, ce qu'on a appelé « la première déclaration de guerre sous-marine ». Elle prévient les neutres que les eaux entourant les îles britanniques seront considérées comme « zones de guerre »; tous les navires, ennemis ou neutres risqueront d'y être détruits [3]. Ce à quoi l'ordre en Conseil du 11 mars 1915 riposta aussitôt : « aucun navire marchand ayant quitté son port après le 1er mars 1915 ne sera admis à poursuivre son voyage vers un port allemand » [4].

Le 31 janvier 1917 survient de la part de l'Allemagne la deuxième déclaration de guerre sous-marine, dite « sans restrictions » [5]. Et, le 21 février 1917, l'Angleterre y répond par l'ordre en Conseil suivant : « Tout navire rencontré en mer, naviguant vers un port ou venant d'un port neutre présentant des facilités d'accès vers un pays ennemi, sans toucher un port anglais, est passible de capture » [6].

Le 16 juillet 1917, « par mesures nouvelles de représailles contre les dispositions prises par l'Angle-

(1) Fauchille et Basdevant, *Jurisprudence britannique*, p. LXXIX.
(2) Commandant Laurens, *op. cit.* p. 114; L. Guichard, *Histoire du blocus naval*, p. 29.
(3) *Ibid.*, p. 120.
(4) Fauchille et Basdevant, *Jurisp. crit.* p. XCVIII.
(5) Commandant Laurens, *op. cit.*, p. 194.
(6) L. Guichard, *op. cit.*, p. 92.

terre et ses alliés, en dérogation à la déclaration de Londres », l'Allemagne modifie l'art. 55 *c*) de ses instructions de 1909-1914, qui se trouve ainsi complété : « un navire neutre est saisissable pour assistance hostile... lorsqu'il est mis en route dans l'intérêt du commandement ennemi des opérations de guerre » [1]. Une ordonnance du 24 avril 1918 viendra encore aggraver ces dispositions, en déclarant qu'un navire neutre sera considéré comme naviguant dans l'intérêt de l'ennemi lorsque la majeure partie de la flotte marchande de l'Etat dont il bat pavillon navigue au profit de l'ennemi ou lorsque cet Etat a conclu avec l'ennemi un accord portant concession de tonnage [2].

Enfin, pour répondre à ces mesures allemandes, les décrets français du 27 août et italien du 10 octobre 1918 publièrent la disposition suivante : « Tout navire neutre qui se place sous le contrôle de l'ennemi en recevant un sauf-conduit ennemi non reconnu par les Alliés et en opposition avec leurs droits de belligérants est considéré, sauf preuve du contraire, comme naviguant dans l'intérêt de l'ennemi et est de ce chef sujet à capture » [3].

§ 2. — Mesures considérées comme se rattachant au concept d' « assistance hostile »

a). — Navigation au profit de l'ennemi

Ce qu'il y a de remarquable dans l'ordonnance allemande du 16 juillet 1917, c'est que répondant à

---

(1) Fauchille, de Visscher et Blociszenski, *Jurisprudence allemande des prises maritimes*, p. xxxiii, n° xi.

(2) Fauchille, *La Guerre de* 1914, t. III, doc. 272.

(3) L. Guichard, p. 187.

des mesures de blocus par d'autres mesures de blocus, elle place la question sur le terrain de l'assistance hostile (art. 55 *c*).

L'expression « navire mis en route dans l'intérêt du commandement ennemi des opérations de guerre » n'a par elle-même aucune signification déterminée. C'est une formule élastique, susceptible de prendre tous les sens que l'on voudra lui donner. D'après le texte, cette hypothèse exige deux conditions : l'une relative au trajet suivi par le navire, l'autre, à la qualité de l'affréteur. « A moins que les circonstances ne prouvent le contraire, tout navire faisant route de ou pour un territoire ennemi ou occupé par l'ennemi, s'il est affrété par un ressortissant ennemi, ou par une personne convaincue d'agir pendant la présente guerre, pour le compte d'un gouvernement ennemi. »

Le texte nous donne par ailleurs la définition du « ressortissant ennemi » [1]. Sont comprises dans ce terme : « les personnes juridiques ou associations d'un autre genre dont le siège se trouve en pays ennemi; celles dont le capital appartient en majorité à des ressortissants ennemis, ou dont la gestion est dirigée ou contrôlée par des personnes demeurant en pays ennemi. »

Ce contrôle ou cette direction des opérations de la société seront présumés exister « toutes les fois qu'y prendront part des ressortissants ennemis, ou des personnes résidant en pays ennemi. Il en sera de même s'il est établi que des ressortissants ennemis ou des personnes résidant en pays ennemi participent aux apports de capitaux ou à d'autres moyens

(1) Article 11ª de l'Ordonnance du 16 juillet 1917.

d'exploitation, ou peuvent prétendre à une part dans les bénéfices. »

De toutes ces dispositions, une chose est à retenir, c'est qu'il sera presque toujours possible de dire qu'une société commerciale se trouve sous la direction ou le contrôle d'un ressortissant ennemi ou d'une personne résidant en pays ennemi, qu'elle doit donc être considérée elle-même comme ressortissant ennemi, et que par suite le navire affrété par elle est affrété par un ressortissant ennemi!

En pratique, la condition tenant à la qualité de l'affréteur sera toujours réalisée. Il suffira qu'un navire neutre se dirige vers un port ennemi, ou en provienne, pour qu'il soit considéré comme « mis en route dans l'intérêt du commandement ennemi des opérations de guerre. » Cette disposition de l'art. 55 *c* se trouve donc être équivalente à celle de l'ordre en Conseil britannique du 11 mars 1915 déclarant qu'aucun navire marchand ne serait admis à poursuivre son voyage vers un port ennemi [1]. En réalité, il ne s'agit pas d'assistance hostile, mais de blocus. Ce que l'on prend ici en considération, ce n'est pas une activité coupable du navire, mais le fait que du voyage entrepris, il peut résulter un avantage direct ou *indirect* pour l'ennemi.

L'ordonnance du 24 avril 1918 vient supprimer la condition de direction ou provenance ennemie du navire neutre, encore exigée — nous l'avons vu — par celle de juillet 1917. Il suffira désormais que la majeure partie de la flotte marchande de l'Etat neutre dont il bat pavillon navigue au profit de l'ennemi ou

(1) Voir précédemment, p. 139.

que cet Etat ait conclu avec l'ennemi un accord portant concession de tonnage. C'est dire que, ces conditions réunies, tout commerce maritime sera interdit aux neutres non seulement avec les belligérants, mais avec les neutres eux-mêmes. Rappelons que l'ordre en Conseil britannique du 21 février 1917 [1] interdisait aux navires neutres l'entrée ou la sortie d'un port neutre présentant des *facilités d'accès* vers un pays ennemi. Ici la situation est encore plus radicale.

b). — Les concessions de tonnage

Quant aux concessions de tonnage, visées par l'ordonnance allemande de 1918, voici quelle était la situation.

Pour pallier aux pertes dues à la guerre sous-marine, les Alliés réussirent à obtenir de gré ou de force de la part des neutres, des cessions de tonnage qui leur permirent d'utiliser les navires neutres pour leur trafic en y plaçant un équipage et les armant défensivement. Entre autres moyens de pression, il avait été décidé que les neutres ne seraient ravitaillés que dans la limite de leurs nécessités et dans la mesure du tonnage qu'ils mettraient à la disposition des Alliés [2].

Par accord du 29 mai 1918, la Suède mit quatre cent mille tonnes à la disposition des Alliés. Le Danemark, par accord du 20 juin, accorda deux cent mille tonnes à la Grande-Bretagne, puis, le 18 septembre, 385.000. La Norvège fut la seule à maintenir en toutes

(1) Voir précédemment, p. 139.

(2) Guichard, p. 72, 93 et s.; Commandant Laurens, p. 195 et s.

circonstances son tonnage de deux millions de tonnes à la disposition des Alliés.

Avec la Hollande, il n'y eut pas d'accord possible. Le 17 mars 1918, elle déclara autoriser ses navires à naviguer pour le compte des Alliés, sous réserve qu'aucun ne transporterait de troupes ni de matériel de guerre. Par cette réserve, le tonnage hollandais devenait pour nous sans utilité aucune. Aussi le 20 mars 1918, le Président Wilson ordonna la réquisition par voie d'angarie de 500.000 tonnes qui se trouvaient dans les ports américains.

Des difficultés surgirent également avec l'Espagne. Le gouvernement espagnol avait songé à faire naviguer ses navires sous pavillon national et à les faire assurer par l'Angleterre. L'Allemagne fit savoir aussitôt qu'elle assimilerait cette assurance à une vente occulte, ponctuant ses menaces de torpillages répétés.

Les navires ainsi laissés à la disposition des Alliés pouvaient-ils être considérés comme prêtant une assistance hostile?

La situation est évidemment toute spéciale et nul ne l'avait prévue. Néanmoins, elle n'est pas sans présenter certains rapports avec celle des commerces réservés, que nous allons rappeler en quelques mots.

Lors de la Conférence de Londres, l'Angleterre et l'Allemagne avaient présenté un projet ajoutant aux cas d'assistance hostile de l'article 46 celui des « navires de commerce neutres qui font, avec l'autorisation du gouvernement ennemi un trajet auquel ils n'ont été autorisés qu'après l'ouverture des hostilités ou dans les trois mois qui l'ont précédée [1]. »

(1) Livre bleu anglais, p. 193.

Ce texte n'était qu'un rappel de la règle bien connue de 1756, ou théorie des commerces nouveaux, imaginée par l'Angleterre durant la Guerre de Sept Ans.

Jusqu'au XIX[e] siècle, en effet, les Etats avaient généralement coutume de réserver à leurs nationaux certaines branches du commerce maritime (notamment le cabotage et l'intercourse coloniale). Un tel monopole, en temps de paix, constitue pour les nationaux un gros avantage, mais lorsque survient la guerre, il présente des inconvénients graves pour le pays, dont le commerce extérieur risque de se trouver arrêté [1]. Il n'y a d'autres palliatifs que d'ouvrir aux neutres les commerces jusque-là réservés aux nationaux.

On prétendait justifier l'interdiction faite aux neutres de profiter de cette situation par la raison qu'en usant des licences ainsi accordées, ils prêtaient au belligérant une assistance susceptible d'influer sur l'issue de la guerre. C'était se substituer à lui dans un service qu'il ne pouvait assurer et entretenir par là sa force de résistance, en lui permettant d'augmenter l'effectif de ses équipages militaires et de tenir à l'abri sa flotte marchande.

Il est certain qu'une partie de ces arguments auraient pu être appliqués au cas de cession de tonnage. Mais le raisonnement est par lui-même discutable. Il conduit logiquement à la suppression de toute relation commerciale entre les neutres et les belligérants, car le commerce le plus inoffensif, si l'on part de ce point de vue, constitue une assistance

(1) Par suite de l'exercice du droit de capture des belligérants sur les navires de commerce ennemis.

indirecte. Aussi les auteurs modernes n'ont-ils pas admis cette conception britannique. La France s'en est toujours déclarée l'adversaire, même durant la guerre de Crimée où elle aurait eu intérêt à l'adopter, étant alliée de l'Angleterre.

Les deux thèses s'affrontèrent une dernière fois à la Conférence de Londres, chaque partie demeurant irréductible. Seul, un habile faux-fuyant permit de les mettre d'accord. Le paragraphe projeté fut supprimé de la rédaction définitive. On donna pour raison que « les faits prévus ne rentraient pas dans l'assistance hostile proprement dite » [1]. Ainsi la question demeurait entière [2].

c). — Les sauf-conduits

Il nous reste à dire quelques mots de la question des sauf-conduits.

Au temps de la guerre sous-marine sans distinction, tout navire neutre risquait d'être torpillé sans avertissement. L'Allemagne accordait alors des sauf-conduits à ceux qui lui apportaient les produits et denrées dont elle avait besoin, et de façon plus générale, à ceux qu'elle avait intérêt à ménager. Dès qu'ils étaient connus des Alliés, les noms de ces navires étaient portés sur des « listes noires » continuellement mises à jour.

La délivrance des sauf-conduits allemands était particulièrement dure pour les navires espagnols. Ils

---

(1) Livre bleu anglais, p. 247.

(2) La fameuse interdiction est formulée à l'art. 16 des instructions allemandes de 1909-1914 donc sans être rattachée au chapitre de l'assistance hostile.

devaient s'engager à transporter des marchandises pour des commerçants inscrits sur les listes noires (c'est-à-dire les fournisseurs de l'Allemagne) et subir la visite d'un agent allemand.

Dans ces conditions, ces navires pouvaient être regardés comme placés sous le contrôle d'un agent de l'ennemi. Les décrets français et italiens ordonnant la capture de ces navires [1] n'étaient qu'une application de l'alinéa 2 de l'art. 46 de la déclaration de Londres, et auraient été ainsi justifiés en dehors de toute autre considération.

Les Puissances alliées reconnurent officiellement les sauf-conduits allemands pour les navires chargés du ravitaillement de la Suisse [2]. Le gouvernement allemand consentit de son côté à laisser circuler librement les navires de la Commission de secours à la Belgique, à condition qu'ils fussent munis d'insignes spéciaux, et leur délivra des sauf-conduits qui devaient les garantir contre la capture et le torpillage. Certains de ces navires furent cependant arrêtés et torpillés : les Allemands prétendirent qu'il y avait eu malentendu, ou que les signes de reconnaissance n'avaient pas été régulièrement arborés [3].

§ 3. — La question dans l'avenir

Durant la guerre mondiale, la déclaration de Londres s'est effondrée; les conventions de La Haye ont subi de graves atteintes. Il n'est pas jusqu'aux

(1) Voir précédemment, p. 140.

(2) L. Guichard, p. 96.

(3) Bonfils-Fauchille, *Traité de droit international*, p. 937 et Brown-Scott, *op. cit.*, p. 303.

principes mêmes de la déclaration de Paris qui n'aient été sérieusement ébranlés.

Un principe avait été posé par le droit moderne : la liberté du commerce des neutres sur mer, que venaient restreindre trois exceptions strictement limitées, la contrebande de guerre, le blocus, l'assistance hostile. Ces trois notions ont été utilisées pendant la guerre dans un but tout autre que celui qui leur avait été assigné. Elles ont permis aux belligérants, par l'emploi de ce que l'on a appelé des « mesures de blocus » de supprimer en fait toutes relations commerciales entre les neutres et leurs adversaires. Cette suppression du commerce des neutres sera désormais, croyons-nous, la règle générale du droit de la guerre sur mer.

C'est également — ajoutons-le — à un blocus de ce genre que doit conduire l'application des dispositions de l'art. 16 du Pacte de la S. D. N. Ce texte est, en effet, ainsi conçu (§ 1er) : « Si un membre de la Société recourt à la guerre contrairement aux engagements pris aux art. 12, 13 ou 15, il est *ipso facto* considéré comme ayant commis un acte de guerre contre *tous les autres* membres de la Société. Ceux-ci s'engagent à rompre immédiatement avec lui toutes relations commerciales ou financières, à *interdire tous rapports entre leurs nationaux et ceux de l'Etat en rupture de pacte*, et à faire cesser toutes communications financières, commerciales ou personnelles entre les nationaux de cet Etat et ceux de tout autre Etat, membre ou non de la Société » [1].

(1) Le Fur et Chklaver, p. 310.

Dans ces conditions, l' « assistance hostile », telle qu'elle a été définie à Londres, ne sera plus qu'un aspect de la règle générale interdisant aux neutres tout rapport avec l'ennemi. Toute relation d'un neutre avec l'ennemi constituera, à proprement parler, une « assistance hostile » et sera réprimée comme telle.

Ne fera-t-on pas toutefois aux navires neutres prêtant à l'ennemi certains services caractérisés un sort particulièrement sévère? Ce serait, il faut le reconnaître, assez logique. On en arrivera, croyons-nous, à traiter comme navires de guerre ennemis les navires neutres se livrant à l'assistance hostile *stricto sensu* (au sens de la déclaration de Londres). Une disposition de la convention sur la neutralité maritime élaborée à la conférence panaméricaine de La Havane en 1928[1] pourrait, semble-t-il, être interprétée dans ce sens. Il s'agit des conditions de séjour et d'approvisionnement dans les ports neutres des navires de guerre belligérants. Les mêmes règles sont déclarées applicables : 1° aux navires auxiliaires ennemis, et 2° aux navires marchands transformés en vaisseaux de guerre : s'agissant de ces derniers, le texte reproduit les quatre premiers alinéas de l'art. 46 de la déclaration de Londres. Les navires neutres coupables d'assistance hostile sont donc considérés comme « transformés en vaisseaux de guerre ». Poussera-t-on cette analogie jusqu'à couler sans avertissement le navire se livrant à des actes d'assistance hostile (*stricto sensu*)?...

Toutes les conjectures sont permises. Actuellement, « le droit concernant l'usage de la mer en temps

(1) VI[e] Convention, du 20 février 1928, sect. I, art. 12 (V. Le Fur et Chklaver, *Recueil de textes de droit international*, 2[e] éd., p. 964.

de guerre est dans un état sans précédent de confusion et de chaos » [1]. Devant l'échec des codifications tentées avant 1914, les Etats ne paraissent plus guère empressés d'élaborer de nouvelles règles qui, au moment où elles devraient être employées, ne seraient pas respectées. Les précédents à la dernière guerre ne sont certes pas pour nous rassurer : ils pourraient, s'ils étaient invoqués, justifier toute pratique nouvelle que l'on pourrait imaginer.

Vu :

Le Président de la Thèse :

Cavaré.

Vu :

Le Doyen :

J. Thélohan.

Vu et permis d'imprimer :

Le 15 juin 1935.

Le Recteur :

Davy.

(1) E. G. Trimble, dans *The American Journal*, January 1930, p. 79 et s.

BIBLIOGRAPHIE

I. — OUVRAGES GÉNÉRAUX, THÈSES, ETC...

ADAM. — *Le blocus maritime, la contrebande de guerre et la guerre mondiale* (Thèse, Paris, 1917).

ALVAREZ. — *La grande guerre européenne.*

BOECK (DE). — *La propriété ennemie sous pavillon ennemi.*

BONFILS. — *Manuel de droit international,* revu par P. Fauchille.

CALVO. — *Le droit international théorique et pratique,* 4e éd. (5 vol.), 1887-1888.

DARDE (Lt de vaisseau). — *Vingt mois de guerre sur le croiseur « Jeanne-d'Arc ».*

DAUTET. — *De la détermination du caractère hostile des navires et des cargaisons* (Thèse, Strasbourg, 1920).

DESGRANGES et BELLEVAL. — *Pavillon noir,* 1916.

DUPUIS. — *Le droit des gens et la guerre maritime d'après les doctrines anglaises contemporaines* (1898).

Le droit de la guerre maritime d'après les conférences de La Haye et de Londres (1911).

FAUCHILLE. — *La guerre de* 1914, *documents* (3 vol.).

Jurisprudence française en matière de prises maritimes (avec la collaboration de J. Basdevant et de M. Léopold).

Jurisprudence britannique en matière de prises maritimes (avec la collaboration du même et de de Mme Astier).

Jurisprudence italienne en matière de prises maritimes (avec la collaboration de de Visscher et Blociszenski).

Jurisprudence allemande en matière de prises maritimes.

FAURIÉ (Ct). — *La guerre joyeuse.*

FORGET (Ct). — *En patrouille à la mer.*

FRANCK (Bernard). — *En plongée.* — *Les carnets d'un Enseigne de Vaisseau.*

GARNER. — *International law and the world war.*
Prises law during the world war.

GIDEL. — *Le droit international public de la mer.*

GUICHARD (Lt de Vaisseau). — *Histoire du blocus naval.*

HALL (J.-A.). — *The law of naval warfare.*

HALL (W.-E.). — *Treatise of international law*, 8e éd., par A. Pearce Higgins, 1924.

HAUTEFEUILLE. — *Des droits et devoirs des neutres en temps de guerre.*

HEMERY DE GOASCARADEC. — *De l'évolution de la notion de contrebande de guerre* (Thèse, Rennes, 1910).

KESSELER. — *Le droit d'asile dans la guerre maritime* (Thèse, Nancy, 1920).

KLEEN. — *Lois et usages de la neutralité d'après le droit international conventionnel et coutumier des Etats civilisés* (1890-1900, 2 vol.).

De la contrebande de guerre et des transports interdits aux neutres (1893).

LA HAUTIÈRE (DE). — *La conférence navale de Londres, contrebande de guerre et assistance hostile* (Thèse, 1910).

LAURENS (Ct). — *Histoire de la guerre navale.*

LOUTER (DE). — *Le droit international public positif* (1920), 2 vol.

LAWRENCE. — *Les principes du droit international* (1920).

LE FUR. — *Des représailles en temps de guerre* (1919).

LE FUR et CHKLAVER. — *Recueils de textes de droit international public*, 2e éd. (1934).

MAUROIS (A.). — *Edouard VII et son temps.*

MÉRIGNHAC et LÉMONON. — *Le droit des gens et la guerre de 1914.*

NAVELLO (Commissaire de la Marine). — *De l'évolution du droit de visite et de prise au cours de la dernière guerre* (Thèse, Paris, 1925).

ORTOLAN. — *Règles internationales et diplomatie de la mer* (1864), 2 vol.

PASTUREAU. — *Les transports interdits aux neutres* (Thèse, Paris, 1911).

PCHÉDÉKI. — *Le droit international maritime et la grande guerre* (Thèse, Paris, 1916).

POULACHON. — *L'évolution de la pratique du blocus et du régime de la contrebande* (Thèse, Dijon, 1918).

ROLIN (Albéric). — *Le droit moderne et la guerre.*

SCOTT (James Brown). — *A survey of international relations Between the U. S. and Germany.*

STRUPP (Karl). — *Eléments de droit international public universel, européen et américain* (2e éd., 3 vol.).

TRAVERS-TWISS. — *Le droit des gens ou des nations considérées comme communautés politiques indépendantes* (1887-1889), 3 vol.

VERCKEN. — *De l'assistance hostile dans la guerre maritime* (Thèse, Paris, 1911).

WESTLAKE. — *Traité de droit international* (trad. de la Pradelle).

II. — REVUES, JOURNAUX, PUBLICATIONS

American Journal of international law (the) :

Supplément spécial : July 1915.
— — October 1916, p. 306.
— — October 1917, p. 185-200.
January 1930, p. 79 et s.

Annuaire de l'Institut de Droit international.

British year book of international law (The) :

1920-1921 : The british courts and the war, by Sir Erle Richards.
Cases dealing with international law decided by the English Courts during the last war.
1921-1922 : Prize Courts procedure, by E. S. Roscae.
1922-1923 : Digest of cases.
1923-1924 : The Trend and the China, by H. W. Malleing.

Correspondant (Le). — 1917, p. 1026 et s. La guerre dans les pays scandinaves (de Coussanges).

Journal de droit international privé (Clunet) :

1900 : p. 913 et s., Basdevant : Du droit d'arrêter en haute mer les individus voyageant à destination d'un pays belligérant.

1912 : p. 468, de Boek.

Journal Officiel. — Documents.

Publication de la Cour de Justice internationale, Série A, n° 10.

Revue du Droit international et de législation comparée (R.D.I.).

Revue générale de Droit international public (R.G.D.I.P.) :

T. XVIII (1911), p. 378, Dupuis.

T. XX (1913), Documents, p. 36.

T. XXII (1915), p. 127 et s. : La guerre européenne et le commerce des belligérants et neutres (Perrin-jaquet).

T. XXIII (1916) : La guerre actuelle et le droit des gens (Pillet).

T. XXIV à XXVI : Documents.

Revue de l'Intendance (1934) : Conventions passées par le département de la guerre avec les sociétés de transports maritimes.

INDEX ALPHABÉTIQUE

des noms des navires cités dans cet ouvrage

	Pages		
Adelphotis (8 novembre 1917), fr.		92	134
Alfonso-XIII (10 mai 1917), fr.	114		
Alwina (5 mai 1916), brit.	96	108	105
Angélike (2 mai 1918), fr.	93		
Aquila	78		
Arabic	78		
Argo	47		
Atalanta (1807	20		
Athènes (2 mai 1918), fr.	93		
Author	78		
Bangor (9 juillet 1916), brit.	100		
Barcelo	47		
Baringuen	41		
Bella-Scutarina (6 avril-4 mai 1916), it.	95	112	134
Candidate	78		
Cap-Horn	49		
Carolina	20	41	108
Caroline (1808)	20		
China	49		
Christian-Bors (26 février 1915), japon.	59		
Ghrysopolis (24 janvier-9 février 1917, ital.	109	125	
Cita-di-Sassari	47		
Coamo	41		
Condé, croiseur français	39	91	
Daphné	49		
Descartes, croiseur français	41		
Edna (2 avril 1919), brit.	97	101	
Emden, croiseur allemand	108		
Evangélistria (29 juin 1916), fr.	106		
Falaba	78		
Federico (16 mars 1915), fr.	45	60	
Floride	75		
Frederich-VIII	76	80	
Friendship (1807)	19		
Germania	77		
Hackon	77		
Hanametal (14 décembre 1914), brit.	55	64	
Heina (29 septembre 1915), fr.	91		
Hélicon (17 novembre 1916), all.	100		
Heligolaw	76		
Henric et Alida	20		
Hespérian	78		
Higland-Brae	78		

	Pages		
Hiram	48		
Iris	77		
Iro-Maru (30 novembre 1916), fr.	69	83	85
Jeanne-d'Arc, croiseur français	48		
Josephina, brit.	97		
King-Arthur (1904)	21		
Kousking (1894)	21		
Laurentic, croiseur britannique	43		
Leif-Gundersen (19 décembre 1918)	71	83	
Leipsig, croiseur allemand	97		
Lekmoor	78		
Lorenzo (30 octobre 1914), brit.	99	105	
Lotus (C. P. J. L., 7 septembre 1927)	120		
Lusitania	78		
Markomania	108		
Mecklemburg	80		
Medea	80		
Melagon	39		
Monsqueton, torpilleur français	60		
Nieuw-Amsterdam	47	78	
Nilos (14 déc. 1917-21 janvier 1918), ital.	94		
Noorder-Dijke	78		
Nord-Caper, aviso auxiliaire français	64		
Olympia (8 octobre 1915), fr.	51	60	63 112
Orazembo (1807)	20	108	
Oscar Second	76		
Pak-Hing-Lie (1er août 1918), fr.	94		
Persépolis (31 janvier 1916), fr.	113		
Persia	78		
Petrolike	110		
Pontopôros (17 mars 1915), brit.	108		
Potkuan, croiseur français	91		
Prinz-Eitel-Friederich, crois. auxil. allem.	75	77	
Proton (8 février 1916), brit.	115		
Rapide 1810	20		
Rosita (23 septembre 1915)	47		
San-Juan	41		
Schooner X (30 mai 1918), fr.	51	63	112
Sibilla	47		
Sidney (1894)	21		
Silver Ash	78		
Stockolm	76		
Susan (1808)	20		
Swithiod, brit.	58		
Thor (30 octobre 1914), brit.	98		
Toko-Maru	78		
Trent (1861)	20	40	41
Valle-de-la-Croix	78		
Windsor	39		
Yarmouth, croiseur anglais	108		
Zaandyk	79		
Zambesi (22 décembre 1914), brit.	70	84	85

TABLE DES MATIÈRES

PAGES

INTRODUCTION 7

L'assistance hostile (définition) 10

I Analyse 11

II Réglementation 17

III La déclaration de Londres 23

Sources et plan 30

CHAPITRE I

TRANSPORT DE PERSONNES 33

SECTION I. — *Condition relatives aux personnes transportées* 34

§ 1. — Passagers militaires 34

I. De la qualité de militaires 34

a) Réservistes et recrues 35

b) Militaires bénéficiant d'un traitement de faveur 49

II. Nombre et formation 50

§ 2. — Passagers non militaires 51

SECTION II. — *Conditions relatives au transporteur* 56

§ 1. — Conditions nécessaires pour engager la responsabilité du navire 57

a) Voyage spécial 57

b) Connaissance du transporteur 60

§ 2. — Condition aggravant la responsabilité du transporteur 62

CHAPITRE II

TRANSMISSION DE NOUVELLES 67

SECTION I. — *Objet du transport* 68

§ 1. — Transport matériel 68

a) Transport d'un messager 68

b) Transport de dépêches 70

§ 2. — Transmission par T. S. F. 71

PAGES

§ 3. — La correspondance postale 72
a) Valeur des conventions de La Haye.. 73
b) Les colis postaux 75
c) La correspondance proprement dite... 77

SECTION II. — *Situation du transporteur*..... 81

§ 1. — Conditions nécessaires pour engager sa responsabilité 81
§ 2. — Conditions aggravant cette responsabilité 85

CHAPITRE III

SERVICES DE RAVITAILLEMENT 89

SECTION I. — *La Jurisprudence* 90

§ 1. — Jurisprudence française et italienne..... 91
§ 2. — Jurisprudence britannique 96

SECTION. II. — *Caractère des opérations de ravitaillement* 101

§ 1. — D'après la doctrine 102
§ 2. — D'après la déclaration de Londres..... 103

SECTION III. — *Ravitaillement par contrainte* (réquisition) 107

CHAPITRE IV

L'ARTICLE 46 DE LA DÉCLARATION DE LONDRES..... 111

§ 1. — Participation aux hostilités 111
§ 2. — Contrôle d'un agent ennemi..... 113
§ 3. — Affrètement par le gouvernement ennemi 116

CHAPITRE V

RÉPRESSION DES ACTES D'ASSISTANCE HOSTILE 119

§ 1. — Sort du navire et de la cargaison..... 123
§ 2. — Sort du capitaine, officiers et hommes d'équipage 129
a) Sujets ennemis 131
b) Sujets neutres 132
§ 3. — Essai de mesures préventives..... 135

PAGES

CONCLUSION

L'Assistance hostile a-t-elle revêtu d'autres formes. — Mesures de blocus. — Le droit futur..... 137

§ 1. — Principales « mesures de blocus »..... 138

§ 2. — Mesures considérées comme se rattachant plus spécialement à l' « assistance hostile » 140

a) Navigation dans l'intérêt de l'ennemi. 140

b) Concessions de tonnage neutre 143

c) Les sauf-conduits 146

§ 3. — La question dans l'avenir..... 147

Bibliographie 151

Index des navires cités 155

IMP. PROVINCIALE — RENNES